UNIVERSITY OF B.C. LIBRARY
3 9424 05079 302 2

U.B.C. LIBRARIES

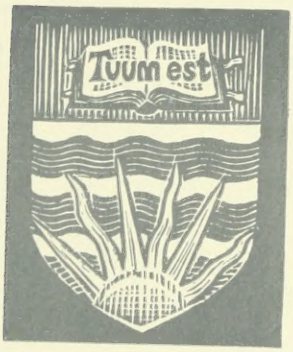
BIBLIOGRAPHIE CRITIQUE DE L'HISTOIRE DES ROUTES DES ALPES OCCIDENTALES SOUS L'ÉTAT DE PIÉMONT-SAVOIE

Marcel Blanchard

STORAGE ITEM
PROCESSING-ONE
LpJ-P06E
U.B.C. LIBRARY

ZDQ 825
B43
1920

THE LIBRARY



THE UNIVERSITY OF
BRITISH COLUMBIA

BIBLIOGRAPHIE CRITIQUE

DE L'HISTOIRE

DES ROUTES DES ALPES OCCIDENTALES

SOUS L'ÉTAT DE PIÉMONT-SAVOIE

(XVIIe-XVIIIe siècles)

ET A L'ÉPOQUE NAPOLÉONIENNE

(1796-1815)

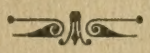
THESE COMPLÉMENTAIRE

Présentée à la Faculté des Lettres de l'Université de Paris

PAR

MARCEL BLANCHARD

Agrégé d'Histoire et de Géographie
Maître de Conférences d'Histoire moderne et contemporaine
à la Faculté des Lettres de l'Université de Montpellier



GRENOBLE
IMPRIMERIE JOSEPH ALLIER
26, Cours de Saint-André, 26

1920

BIBLIOGRAPHIE CRITIQUE

DE L'HISTOIRE

DES ROUTES DES ALPES OCCIDENTALES

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
University of British Columbia Library

http://www.archive.org/details/bibliographiecri00blan

BIBLIOGRAPHIE CRITIQUE

DE L'HISTOIRE

DES ROUTES DES ALPES OCCIDENTALES

SOUS L'ÉTAT DE PIÉMONT-SAVOIE

(XVIIe-XVIIIe siècles)

ET A L'ÉPOQUE NAPOLÉONIENNE

(1796-1815)

THESE COMPLÉMENTAIRE

Présentée à la Faculté des Lettres de l'Université de Paris

PAR

MARCEL BLANCHARD

Agrégé d'Histoire et de Géographie
Maître de Conférences d'Histoire moderne et contemporaine
à la Faculté des Lettres de l'Université de Montpellier

GRENOBLE
IMPRIMERIE JOSEPH ALLIER
26, Cours de Saint-André, 26

1920

A MM. EINAUDI et PRATO

Professeurs à l'Université de Turin

A M. Camille BLOCH

Inspecteur général des Archives

Chargé de cours à la Faculté des Lettres
de l'Université de Paris

En hommage de respectueuse reconnaissance

BIBLIOGRAPHIE CRITIQUE

DE

L'HISTOIRE DES ROUTES DES ALPES OCCIDENTALES

On s'était proposé d'étudier, des débuts du XVIIe siècle à 1815, l'histoire des routes et des chemins par les grands cols des Alpes Occidentales, et on s'était donné comme objectif dans cette étude de s'attacher, autant qu'à l'établissement et à la construction de ces voies, à l'utilisation économique dont elles avaient été l'objet ainsi qu'à la politique de rivalité et de concurrence pratiquée à cet égard par les formations politiques (France, Piémont, petits Etats suisses), entre les mains desquelles se trouvaient ces passages de montagne. On s'était, dans cette intention, trouvé amené à dépouiller, aux « Archives d'Etat » de Turin [1], un certain nombre de cartons constituant

[1] Les « Archives d'Etat » de Turin sont divisées en quatre dépôts ou, pour employer le terme italien, en quatre sections ressortissant à une administration unique, mais formant chacune un tout complet; un trait matériel souligne cette individualité des sections : elles sont logées dans des édifices différents dispersés dans la vieille ville du XVIIIe siècle. Comme on a presque exclusivement travaillé aux sections 1 et 2, ce sera de ces deux-là seules dont il sera question ici.

La première, dénommée Centrale, constitue par excellence le fonds historique du vieil Etat de Piémont-Savoie (monarchie au XVIIIe siècle, duché dans les siècles précédents) d'avant la Révolution. Elle est formée, en effet, des anciennes archives de Cour, des archives diplomatiques, des papiers d'ordre général concernant les provinces et l'ensemble de l'administration. Elle comporte une subdivision d'ordre économique dénommée : *Materie economiche*.

Les documents de cette dernière subdivision (celle à laquelle on s'est surtout adressé) sont classés sous certaines rubriques relatives à un objet déterminé ; Gabelles générales, Gabelles du Sel, Annone, Chasses et Bois, etc. Il ne

une partie essentielle de la documentation en la matière; ces cartons, en effet, permettent de suivre, au cours des XVIIe et XVIIIe siècles, les efforts déployés dans cet ordre d'idées par les ministres de la Maison de Savoie, c'est-à-dire par les administrateurs européens ayant le plus continûment et le plus fermement dégagé, défini et développé une politique des passages visant à capter par leur territoire tout le transit entre l'Italie et l'Europe de l'Ouest.

Diverses circonstances nous ont amené, dans l'élaboration actuelle du travail faisant l'objet de notre thèse principale, à ne présenter en détail que l'histoire des routes à l'époque napoléonienne et, au lieu de tenter l'exposé complet en vue duquel

---

semble pas y avoir eu un classement général et d'ensemble : souvent, en effet, la même rubrique comporte, à côté d'une série de dossiers rangés chronologiquement, s'étendant sur l'ensemble des XVIIe et XVIIIe siècles et dénommés « de premier inventaire », d'autres séries ordonnées suivant le même principe et dites de première addition ou de seconde addition ; ces dernières séries se rapportant en général surtout au XVIIIe siècle.

Il n'y a pas, à notre connaissance, d'inventaire systématique et sur fiches, au moins à la disposition des travailleurs, mais il existe à cette section et datant de la seconde moitié du XVIIIe siècle d'admirables registres d'inventaire, calligraphiés et d'une ordonnance très claire où chaque document est mentionné, parfois brièvement analysé. L'on a pu avoir communication de ces registres et l'on s'est particulièrement servi pour se guider du 73e volume d'inventaire.

Cette première section comprend, classés à part, certains documents de l'époque française. Enfin elle groupe, à partir de 1815 et dans une ordonnance tout à fait indépendante, l'ensemble des archives du Royaume de Sardaigne jusqu'à la constitution du Royaume d'Italie.

La deuxième section est dénommée section des Finances. Elle comprend, en effet, l'ensemble des documents d'ordre financier provenant tant des services centraux des finances que des administrations d'intendance, documents qui pour la majeure partie sont relatifs au XVIIIe siècle. Mais, étant données certaines circonstances qui ont présidé à la formation de la section, du fait aussi des très diverses compétences de ces services financiers, elle comprend bon nombre de documents d'un caractère moins strict et d'ordre général.

Les dossiers n'y sont pas répartis sous les diverses rubriques d'un classement unique ; il y a juxtaposition de deux ensembles classés séparément : l'un dit « Di prima archiviazione » ; l'autre dit « Di seconda archiviazione ».

Un grand intérêt de cette deuxième section est de comporter, tout à fait à part des autres documents, un fonds français d'importance considérable formé, à la fois, des divers papiers de l'Administration centrale du Piémont à l'époque consulaire et des papiers de l'Administration préfectorale du Pô.

nous avions groupé les matériaux, à ne consacrer à cette attachante politique piémontaise des routes qu'un assez court résumé; néanmoins, il a paru qu'il pourrait être de quelque intérêt de donner dans la présente bibliographie, en même temps que l'étude critique des sources complètement utilisées par nous, une analyse quelque peu détaillée de certains documents turinais dont le dépouillement n'a été qu'en partie mis en œuvre. On y a vu, en tout cas, le moyen d'appeler l'attention des travailleurs français sur la richesse de ces dépôts piémontais touchant l'histoire des relations commerciales entre la France et l'Italie, dépôts dont deux professeurs de l'Université de Turin, MM. Einaudi et Prato, élaborant avec les documents tirés de ces cartons deux monographies de premier ordre relatives au Piémont du XVIIIe siècle [1], ont déjà souligné la haute valeur en tant que sources au point de vue de l'histoire économique.

---

[1] Einaudi, *La finanza sabauda all'aprirsi del secolo XVIII*, Turin, 1908, 1 vol. in-4°, et Prato, *La vita economica nel Piemonte a mezzo del secolo XVIII*, *ibid.*, 1909.

PREMIERE PARTIE DE LA BIBLIOGRAPHIE

Archives d'Etat de Turin. — Un premier fonds très important, moins par le nombre — quatre seulement — des cartons que par la nature des documents qui le constituent, est, à *la première section*, le fonds « *Dacito di Susa* » (Dace[1] de Suse).

Sitôt consolidée leur installation outre-monts, les chefs de la Maison de Savoie firent percevoir, au bourg de Suse, au pied du Cenis, un droit de transit dit droit de dace. Au XVIe siècle, pour des raisons diverses dont les plus importantes se résument dans le grand rôle européen joué alors par la place de Lyon, la fortune du Cenis grandit considérablement et le produit du dace augmenta, dans des proportions analogues, jusqu'à constituer un des plus notables revenus de l'Etat. Ce fut dès lors, et surtout à dater de la grande réorganisation d'ensemble des domaines de la Maison avec Emmanuel-Philibert, une des essentielles préoccupations des chefs de l'Etat piémontais que de surveiller attentivement cette source de recettes; du même coup, la consolidation et l'accroissement du rôle commercial du Cenis devenaient un des buts fondamentaux poursuivis par les gens de Turin; c'est là l'origine de leur politique des passages alpins. Tout fut désormais mis en œuvre : procédés fiscaux, douaniers et diplomatiques, pour faire du grand col savoyard le lieu exclusif du transit franco-italien et pour tuer du même coup les passages concurrents.

Le fonds du *Dace de Suse* n'est pas d'origine administrative — le produit du dace étant affermé, le rôle de l'Etat quant à la levée du droit se réduisait en effet, mises à part quelques courtes

---

[1] Dace est à peu près l'équivalent de *péage*.

périodes de régie directe, à la passation des contrats; — ce n'est pas non plus un fonds diplomatique; c'est une collection de renseignements et de textes visant à rassembler tout ce qui pouvait se rapporter à la défense du droit et à l'activité du passage; le plus haut intérêt, d'ailleurs, est offert par les documents se rapportant aux tractations conduites auprès des gouvernements voisins ou des organisations financières étrangères pour les convertir à la politique du Cenis et les dissuader de tout essai de concurrence à l'endroit de ce dernier.

A titre documentaire, et pour donner une idée de leur contenu, l'on ne croit pas superflu de présenter ici une analyse sommaire de ces cartons, d'autant que leur composition est sensiblement identique à celle de beaucoup de dossiers d'autres rubriques du même dépôt relatives à des questions économiques débattues entre la France et le Piémont — ceux par exemple, et pour ne citer que ceux-là, du fonds « *Dritto di Villafranca* » (Droit de Villefranche), intéressant pour l'histoire des relations maritimes françaises en Méditerranée — et qu'en conséquence cette analyse peut, par analogie, renseigner sur les cartons de ces autres rubriques.

Dossier 1. — *Traité de l'origine, établissement et progrès du dace de Suse depuis le commencement* (jusqu'en 1674) (avec les titres et pièces annexes).

Traité des grandes voitures avec le détail des routes de Dortan, Collonge et Suse (même date).

Etablissement du péage de Suse, fait par le duc Charles de Savoie, contenant un tarif général de ce que chaque charge de marchandise devait payer et principalement celle des Génois et de tous les étrangers (1529).

Contrats du dace et tarifs des droits (XVIe siècle).

Déclaration de François Ier, roi de France, sur le dace de Suse (1540).

Volume contenant copie de diverses pièces que le comte de Vernon, ambassadeur à Paris, a remises au comte Provana, concernant le dace de Suse (1703).

Extraits de différents édits et arrêts du roi et du Conseil d'Etat de France concernant le passage des marchandises venant d'Italie pour rentrer dans le Royaume de France (documents des XVIe et XVIIe siècles).

Dossier 2. — *Ordres et lettres patentes de François Ier, concernant le péage de Suse* (1543).

Edits du duc Emmanuel-Philibert (1562).

Bail à ferme du grand et petit péage de Suse (1563 et 1565).

Edits et arrêtés d'Emmanuel-Philibert concernant le dace.

Compte de la ferme du dace (1601).

Tarif du dace (1611).

Ordre du duc Emmanuel de Savoie portant sauvegarde de ceux qui pendant la guerre ont fraudé le dace de Suse (1626).

Déclaration de Louis XIV, roi de France, portant que les marchandises partant de Lyon devront passer à Suse (1653).

Lettres patentes du roi de France et de Son Altesse royale de Savoie concernant le péage de Suse, la route et les chemins que doivent tenir les marchands (1653).

Lettres touchant les négociations faites à Lyon pour les grandes voitures et dace de Suse depuis 1654 (1675).

Pactes et conventions faites et arrêtées entre les marchands négociants de la ville de Lyon et le fermier général du dace de Suse (1655).

Recueil de plusieurs pièces concernant le dace de Suse, imprimé chez Barbier à Lyon (1655).

Dossier 3. — *Edits du roi de France relatifs au dace de Suse* (XVIIe siècle).

Registres des consignements des marchandises qui passaient d'Italie en France et de France en Italie, faits par les marchands et voituriers en 1657, 1658, 1659.

Edit du roi de France, portant suppression de l'édit du 18 février 1659 comme obtenu par surprise.

Discours portant l'exemption du péage de Suse prétendu par

les Français pour les lieux qui leur restaient en Piémont (1670).

Edits et arrêts divers (seconde moitié du XVIIe siècle).

Instruction au sieur Annibal Martini avec la relation de son voyage à Lyon et à Paris pour la négociation de ce que les Suisses prétendaient avoir privilège de ne payer aucun droit de douane pour les marchandises qu'ils conduisent à Lyon (1667).

Arrêts, tarifs et conventions (seconde moitié du XVIIe siècle).

Mémoire sur les routes de Dortan et d'Avanchi pour les grandes voitures (1671).

Sur les raisons des négociants français pour ne pas payer le dace de Suse en passant par Avanchi (1674).

Relations de M. le Président Costa de ses négociations à Lyon pour les grandes voitures (1674).

Relations d'un voyage à Lyon ayant pour but de provoquer une entente avec le consulat pour obvier aux fraudes du dace de Suse (1675).

Relations du procureur Chollet de son voyage fait à Lyon pour y chercher les moyens de conserver les grandes voitures (1675).

Mémoire sur une saisie de marchandises au préjudice de marchands de Lyon (1675).

DOSSIER 4. — *Mémoires divers sur le dace.*

Mémoire pour prouver que la déclaration que le roi de France exige de la Cour de Turin n'est d'aucun préjudice (1677).

Projet de faire exiger à Suse ce qui se perçoit aux portes de Pignerol (1681).

Mémoire touchant les fraudes que commettent les courriers de Lyon au préjudice des fermiers de la douane (1688).

Arrêt du Conseil d'Etat de France portant permission de passer par le Simplon (1698).

Instructions pour les réparations des chemins de la grande route de Savoie (1699).

Relations de l'ingénieur Micherol portant comparaison des routes d'Italie en France par le Simplon et le Mont Cenis (1699).

Relations du sieur Blaisot, fermier général de Savoie, sur ce

qu'il a opéré à Lyon concernant le passage interrompu des grandes voitures par la Savoie (1699).

Nous avons affaire, en somme, à trois catégories de documents : 1° les édits gouvernementaux, aussi bien du côté français que du côté savoyard, fixant les routes de transit à suivre par les marchandises franchissant la chaîne; 2° les mémoires et dissertations rédigés par les spécialistes piémontais de la question à l'appui des négociations touchant ces matières; 3° les rapports et lettres des fonctionnaires et magistrats de l'Etat de Piémont-Savoie (ce sont généralement des magistrats de Chambéry) chargés à l'étranger de missions relatives au dace. Ces documents divers permettent de suivre la continuité de la politique piémontaise défendant le Cenis et, tout le XVIIe siècle durant, orientant ses efforts en vue d'interdire tout emploi du Genèvre — à cet égard elle a à peu près cause gagnée; — visant aussi, et sur ce point le résultat fut moins heureux, à obtenir l'appui des Français pour ruiner le Simplon et obvier à ce mouvement irrésistible qui tendait à faire de la Suisse, neutre au milieu d'une Europe en armes, le passage naturel des marchandises.

De la sorte, les dossiers renferment de nombreux documents sur la comparaison des itinéraires, l'organisation respective des passages et les aménagements locaux au Cenis et au Simplon. En face du Cenis, en effet, le grand col du Haut-Rhône avait été, vers le milieu du XVIIe siècle, supérieurement outillé par un affairiste valaisan, le colonel Stockalper, curieux spécialiste des transports qui possédait des correspondants dans toute l'Europe et avait très fortement partie liée avec les Milanais, en particulier et en ce qui touche la navigation sur le lac Majeur, avec les Borromées, propriétaires des îles de ce nom. Les cartons contiennent de même des évaluations numériques très détaillées sur la nature et le volume des marchandises passant les monts pour aller d'Italie vers l'Europe de l'Ouest.

Ils apportent aussi des précisions d'un autre ordre relatives

au personnel et aux méthodes des organisations financières françaises de cette époque : plus encore, en effet, qu'auprès du Gouvernement royal, c'est auprès des habitants de Lyon et des fermiers de la douane de cette ville que les gens du duc s'efforcent de défendre la cause du Cenis et cherchent à prouver la communauté des intérêts économiques de Lyon et de la Savoie [1]. Comme ces « douaniers de Lyon » sont en rapport avec les partisans de France, il y a là un complexe très spécial de rapports difficiles à démêler dans le détail, mais donnant lieu à toutes sortes de complicités et de marchandages [2]; au surplus, les gens de Savoie s'efforçaient par principe d'intéresser à leur cause les diverses autorités de Lyon [3], de quelque ordre qu'elles fussent.

Ces dossiers enfin abondent en renseignements touchant l'activité commerciale et industrielle des pays helvétiques; les divers chargés de mission savoyards visaient surtout, en effet, à procurer, au bénéfice du Cenis, une coalition offensive anti-génevoise et anti-suisse, au même titre qu'anti-simploniste, et s'efforçaient dès lors de mettre en défiance les Français à l'endroit du développement économique des régions d'entre Jura et Alpes [4].

---

[1] « La douane de Lyon est née du même père que le dace de Suse, et ce sont deux sœurs. » Dossier 4, n° 1. *Mémoire du président Costa*, 1655.

[2] « En France, les Ministres, en matière d'affaires de négoce, n'accordent jamais rien qui ne soit du consentement des fermiers du Roy qui sont toujours fort protégés, et du consentement des parties quand elles sont puissantes et considérables. » *Discours sur le dace.* Dossier I, n° 1.

[3] « Le fermier du dace de Suse doit toujours avoir pour favorable Mgr l'Archevêque de Lyon tant qu'il gouvernera cette ville, n'y ayant pas d'argent mieux employé que celui de la pension qu'il lui paie, parce que le prélat, par son autorité et crédit, surmonte toutes les difficultés pour l'exécution des arrêts, et facilite les choses à la Cour où l'on donne entière confiance à ce qu'il écrit, étant soutenu par le maréchal de Villeroy son frère... il n'y a ni marchand, ni conducteur, ni douanier qui veuille rien entreprendre contre son sentiment. » Dossier 4, n° 1. *Mémoire du président Costa.* En 1699, Blaisot, qui va négocier à Lyon pour le dace, fait au maréchal de Villeroy, gouverneur, un billet de 30.000 livres ; la chose a été menée par un intermédiaire « qui a bien vu, le maréchal s'étant mis à rire, que la chose ne lui avait pas déplu ». Dossier 4, n° 14.

[4] La variété d'argumentation des envoyés ducaux est, à cet égard, singulière-

De la sorte, ce fonds du « Dace » fournit, en ce qui touche le XVIIe siècle, un ensemble de notions permettant d'orienter les recherches et susceptibles de fournir un bon fil conducteur pour l'intelligence de la politique des passages. Mais les renseignements relatifs à l'exploitation des cols se trouvent aussi sous beaucoup d'autres rubriques. En particulier, toute la série des « *Negoziazioni colla Francia* » (Négociations avec la France) est à cet égard fort intéressante, car, à l'époque de Louis XIV, les diplomates piémontais se sont toujours efforcés, lors des grandes pacifications européennes, en particulier à Ryswick et à Utrecht, de faire souscrire par la France des clauses consoli-

---

ment riche : « Etes-vous bien certains, dit en 1655, aux Lyonnais, le président Costa chargé de débattre les affaires du dace, que le feu ne se mettra pas en France par le fait de la religion, que Cromwell et les Génevois ne l'allument... tirez l'exemple de ceux de Lucerne... Zurich a déjà appelé de vos ouvriers; les autres cantons sont prêts à faire de même... Le Roy perdra ses sujets, verra Lyon dans le désordre et diminuera ses finances... et Dieu perdra tant d'âmes qui se révoltent contre son culte, non pas volontairement, mais pour être chassées de Lyon par la misère causée du peu de trafic qui dépend toujours des grandes voitures par les Suisses. » Dossier 3, n° 22. Le même président écrit, au même moment, ce qui suit dans un *Mémoire au Conseil d'Etat de France* (Dossier 4, n° 1) : « Le Roy a un intérêt d'Etat qui est de ne laisser augmenter la ville de Genève par ces grands commerces, parce que les grandes Républiques ne nuisent pas moins que l'ombre du noyer aux monarchies qui sont sujettes au remuement pour faits de religion... Il y a bien plus de marchandises dans Genève, pour les marchandises qui devraient par justice passer à Lyon, que dans Lyon même... la draperie et la toile fine se reduzent aujourd'hui dans les magasins de Genève... les marchands de Savoye, de Milanais et de Piémont qui venaient autrefois s'assortir à Lyon de toutes sortes de marchandises vont à Genève... et y vendent leurs marchandises aussi qu'à Zurich, pour de là les faire passer par la commodité des rivières en Allemagne, Pays-Bas, Angleterre et réciproquement... Il faut remarquer que les marchands n'ont point de patrie, qu'ils n'ont d'affection que pour leurs intérêts... Il semble qu'on veuille détruire Lyon pour enrichir Genève et les Suisses, peuple qui est en puissance d'argent, d'hommes, de femmes, de petits enfants; si nous leur ôtons leur industrie grossière pour l'industrie des arts mecaniques, ils formeront sans doute des négoces préjudiciables à la ville de Lyon... On dira peut-être que jamais ils n'auront la pensée et l'industrie de le faire; je réponds en vous montrant au doigt comme déjà Genève, Zurich et autres lieux de Suisse ont puissamment travaillé en ces manufactures... Il y a grande apparence que nous ferons par le commerce ce que Charles le Hardy fit par matière de guerre à l'avantage des Suisses qui les aguerrit à ses dépens; nous les enrichirons aux nôtres. »

dant le monopole du Cenis. Il ne saurait être question d'analyser ici, à cet égard, ce fonds considérable; mais d'autres groupes de cartons de la même section peuvent plus utilement, à raison de leur caractère très précis, être retenus dans notre bibliographie.

C'est ainsi que le fonds « *Gabelle generali* » (Gabelles générales) renferme, au dossier 1, des détails relatifs au transit par Suse, détails fournis par la correspondance, fort mystérieuse et en partie chiffrée, d'un certain Cadenet ou Duclaireau, qui vint, en 1699, de la part du duc de Savoie, traiter à Paris avec les milieux d'affaires français pour le fermage général des gabelles savoyardes. Les renseignements de ce dossier sont par ailleurs fort intéressants en tant que comportant des éléments d'information non négligeables sur les méthodes de Chamillart et de Pontchartrain en fait de diplomatie d'affaires.

Le fonds « *Poste* » (Postes) offre, sur l'utilisation des passages alpins par les courriers et sur les vicissitudes diverses des relations postales à travers les Alpes lors des grandes guerres louis-quatorzièmes, de très précises indications; ces renseignements permettent en partie de suivre le jeu des grandes organisations postales suisses, celle des Fischer de Berne entre autres, utilisant fort habilement la neutralité helvétique pour viser à une sorte de monopole du transport des lettres en cas de guerre, puis s'efforçant, une fois la paix rétablie, de consolider par toutes sortes de combinaisons les avantages acquis durant les hostilités. Les trois dossiers de ce fonds, complétés par quatre cartons de seconde addition, se trouvent d'ailleurs s'étendre sur l'ensemble des XVIIe et XVIIIe siècles.

Par ailleurs, et en ce qui concerne le XVIIe siècle, un carton du fonds « *Montferrato* », carton 16 : *strada franca di Montferratto* (route franche du Montferrat), donne quelques détails sur les avenues italiennes des passages alpins et les conditions dans lesquelles, au XVIIe siècle, le transit de l'Italie centrale et de la côte ligure rejoignait le territoire piémontais avant d'atteindre les cols.

La *deuxième section* offre, pour le trafic par Suse et les négociations relatives au dace, des éléments de documentation complémentaire dans deux fonds différents.

D'abord, le fonds « *Dogana* » (Douane) (premier classement), comportant quatre cartons, dont le premier surtout est intéressant. L'on y trouve des renseignements sur les essais intermittents des Français de faire, par le Genèvre et Pignerol, une route de commerce vers l'Italie et, du même coup, des indications sur la vie intérieure de cette curieuse marche militaire française de Pignerol non moins que sur les problèmes de communication et de commerce constamment posés lors de l'occupation par les armées françaises de postes stratégiques au delà des monts. Les documents de ce fonds ont, en outre, cet intérêt de laisser apercevoir, à cet égard, certaines différences de méthode et d'intention entre Louvois et Colbert.

Le fonds « *Poste e vetture* » (Postes et voitures) (premier classement, trois cartons) comporte des documents relatifs aux efforts déployés à la fin du XVIIe siècle, lorsqu'un groupe de financiers français prit, en même temps que les gabelles de Savoie, la ferme du dace. Intéressés à ce que le passage fût dès lors le plus actif possible par le Cenis, ces fermiers s'efforcèrent, par des tractations menées tant en France qu'à Milan, devenu, au cours des guerres européennes précédentes, un grand centre de commission et de transit en relations avec la Suisse, de fermer le Simplon et de concentrer tout le transit par le Cenis.

Tous ces documents relatifs au dace de Suse et aux questions connexes se rapportent, au point de vue commercial, presque exclusivement au trafic et à la circulation des soies, produits chers et pouvant supporter de très hauts prix de transports; mais une autre catégorie de marchandises, singulièrement plus importantes quant au poids et au volume, alimente aussi et pour une bonne part l'activité des chemins de la montagne; c'est le sel, qui, par surcroît, forme l'objet de spéculations financières, spéculations sur le développement et la marche des-

quelles ne sont pas sans influer considérablement des considérations de politique internationale. Les dossiers classés à la *première section* sous la rubrique « *Gabelle sale Savoja* » (Gabelles du sel de Savoie), s'ils ne sont pas très nombreux — six dossiers de premier inventaire, quatre dossiers de deuxième addition — offrent un ensemble analogue pour l'importance et l'intérêt aux dossiers du dace de Suse. On reproduit ici les principaux articles de ces dossiers.

Dossier 1. — *Convention passée entre le duc Louis de Savoie et les officiers des salines en Bourgogne* (1441).

Convention passée entre les députés du duc Emmanuel-Philibert, ceux de l'évêque de Lyon et les seigneurs du Valais par rapport à la gabelle du sel (1560).

Convention avec les Suisses pour leur permettre d'acheter du sel en Savoie (1561).

Conventions avec les rois de France pour prendre du sel en Languedoc (1562, 1565, 1572, 1578, 1604).

Conventions avec les Suisses de Zurich au sujet des salines de Moûtiers (1605).

Dossier 2. — *Lettres de la Chambre des Comptes de Savoie touchant les empêchements qui se rencontraient par le fermier général à la voiture et la fourniture du sel de Peccais à la Savoie* (1618).

Arrêt de Louis XIII et convention avec la France au sujet des gabelles (1619).

Mémoire présenté par l'ambassadeur de Savoie au roi de France sur le commerce des sels et des blés (1637).

Arrêts du Conseil du roi de France (avril et août 1641) pour assurer l'exécution des conventions au sujet du sel.

Mémoires et lettres du président Costa touchant sa négociation à Paris avec le sieur Monnerot au sujet de la traite franche des sels de Peccais pour la fourniture de la Savoie et au sujet du dace de Suse (1656).

Mémoires sur les salines et sur le transport des sels de Peccais (seconde moitié du XVIIe siècle).

DOSSIER 3. — *Mémoires sur les péages du Rhône, sur le droit des gabelles de Savoie à tirer leur sel de France; conventions relatives à cette question* (1703).

DOSSIER 4. — *Lettres de Son Altesse Royale à ses plénipotentiaires d'Utrecht touchant l'affaire de la gabelle des sels de Savoie. Mémoires justificatifs sur cette question* (1713-1714).

Relations de M. Audiffred de ce qu'il avait traité en France avec les fermiers généraux pour l'achat et le transport des sels de Languedoc en Savoie (1714).

DOSSIER 5. — *Traité fait entre M. Donaudi au nom de Sa Majesté le Roi de Sardaigne et la Compagnie des Indes de France pour la fourniture des sels de Savoie* (1720).

Arrêt du Conseil d'Etat de France de 1726 et mémoire au sujet des sels du Languedoc.

DOSSIER 6. — *Mémoires et lettres concernant la gabelle de Savoie et les versements que les Français y font* (XVIIIe siècle).

DOSSIER 1 D'ADDITION. — *Traités pour les sels de Genève et de Savoie* (1627 et 1660).

Ordonnances de la généralité de Montpellier au sujet des sels envoyés en Savoie (1697).

Conventions et mémoires relatifs aux sels à fournir par la Savoie à la France (1722 à 1735).

DOSSIER 2 D'ADDITION. — *Mémoires sur les fournitures des sels français* (1739 et 1763).

DOSSIER 3 D'ADDITION. — *Instructions et mémoires sur la fourniture des sels* (1749).

Contrats avec la France sur les sels (1763).

Mémoires sur l'exemption des péages du Rhône en faveur des sels de Savoie (1770).

Dossier 4 d'addition. — *Mémoires sur des augmentations de contingent des sels français et sur le renouvellement des conventions avec la France* (1771, 1788).

Correspondance et négociation avec la République de Berne et la République du Valais au sujet des sels (1784).

En somme, le contenu de ces cartons est, quant à la composition, assez sensiblement analogue à celui des cartons du dace de Suse : des pièces officielles et des contrats — et c'est la partie de beaucoup la moins substantielle ; — des rapports et mémoires divers sur les faits de la matière, documents en général sensiblement plus intéressants que les précédents, parce que nous montrant la série d'efforts et de tractations entre lesquels s'intercalent les actes officiels; surtout — et ce sont là les documents de beaucoup les plus suggestifs — des lettres et dépêches donnant la marche même des négociations relatives à ces objets.

Le principal attrait de tous ces documents est en premier lieu de montrer, particulièrement en ce qui touche le XVIIe siècle, combien la fourniture du sel aux petits pays alpins a été une arme efficace habilement maniée par la diplomatie française à l'encontre de la diplomatie espagnole usant, elle aussi, de l'argument du sel de par la possession que le gouvernement de Madrid se trouvait avoir des salines des Baléares et, aussi longtemps du moins que cette province se trouva sous la domination du roi d'Espagne [1], des mines de la Franche-Comté. Cette fourniture des sels français rendait la Savoie — avant tout région d'élevage — étroitement tributaire des envois de notre pays; par là elle médiatisait le duché au point de vue économique et l'incorporait en quelque mesure au complexe des intérêts finan-

[1] « La France tire de grands avantages de convertir l'eau qui se congèle à l'eccais en bon or et argent... Elle a, par cette entreprise, trouvé des Indes Nouvelles... outre qu'elle ôte de grosses sommes d'argent aux Bourguignons qui vendent leurs sels aux Suisses et à l'Espagne qui, avant, vendait à la Savoie les sels d'Evica. » *Mémoire du président Costa*, 31 juin 1656. Dossier 2, n° 19.

ciers français; c'était, même, d'autant plus le cas, que la livraison des sels n'avait pas lieu directement d'Etat à Etat, mais par l'intermédiaire de partisans, les fermiers des traites étrangères, eux-mêmes en liaison d'affaires tant avec les adjudicataires de la douane de Lyon que, d'une façon générale, avec tout le personnel des traitants français; par là se trouvait quelque peu compromise l'indépendance de l'organisme financier savoyard. Aussi bien, ç'avait été là une des raisons invoquées par la Chambre des Comptes du Piémont, au nom de l'intérêt général de l'ensemble des Etats héréditaires, pour se déclarer opposée en principe à un trop constant recours aux sels français [1]. Par ailleurs, si les membres de la Chambre des Comptes de Savoie s'étaient au contraire, dans le strict intérêt des domaines situés à l'Ouest de la chaîne, constitués dès l'abord les avocats de la fourniture française, ils ne se dissimulaient pas pour autant quelle atteinte constituait pratiquement à l'indépendance financière de leur pays l'incorporation de la traite pour la Savoie aux fermes de France [2].

De cette intervention, dans l'affaire, des intérêts de grosses Compagnies indépendantes, résulte toute une diplomatie extrêmement serrée d'intérêts privés, qui joue à côté de la diplomatie officielle et se combine avec elle, pour l'appuyer quelquefois et la contrecarrer souvent; cette action en partie double, conduite à la fois avec l'Etat français et avec les organisations privées intéressées dans la fourniture des sels, a été, pour le compte de l'Etat de Piémont-Savoie, généralement dirigée par les magistrats de Chambéry, du Sénat et de la Chambre des Comptes

---

[1] « Son Altesse ne devrait pas se réduire à se servir d'intermédiaires, comme dans le cas de la fourniture des sels de France, dont la France demeure en outre maîtresse d'interrompre la fourniture. » Dossier 2, n° 6. *Avis de la Chambre des Comptes du Piémont qu'il vaut mieux acheter du sel d'Evica*, 15 décembre 1617.

[2] « J'ai dit à M. de Servient... que ce qu'on a trouvé de plus mauvais parmi les ministres de S. A. est qu'on ait incorporé dans la ferme du Lyonnais celle de la Savoie, comme si elle dépendait de la France. » *Mémoire du président Costa*, 1656. Dossier 2, n° 19.

Chambre des Comptes de
Chambéry

P. 22 et 23, vous signale l'importance de Stazzile dans l'affaire de la fourniture des sels français à la Savoie ~~contre~~ par opposition à celle de la Ch. des comptes de Turin qui est hostile aux vues de la France.

Les archives sont réunies à celles de la Ch. de Turin aux Archives d'Etat. Avez-vous pris soin de rechercher dans les archives ?

de Savoie, négociant dans ces affaires comme dans les affaires du dace; ce sont les documents relatifs à l'action de ces magistrats, qu'il s'agisse des lettres et rapports dans lesquels ces derniers rendent compte de leurs missions diverses à Lyon ou à Paris, qu'il s'agisse de dénonciations formulées à l'encontre de ces envoyés et précisément à propos de l'activité déployée par eux dans cet ordre d'opérations, qui sont de beaucoup les plus intéressants. Les dossiers permettent de dessiner les modalités de l'emprise exercée de la sorte sur la Savoie par les fermiers de France[1] et les spéculations de caractère très varié, voire même de nature monétaire, auxquelles elle donnait lieu. L'on peut suivre, sur ce terrain, en même temps que les rapports noués entre traitants français et capitalistes génevois et suisses, les collusions de tout ordre développées à cette occasion et les courtages plus ou moins honnêtes que les magistrats de Savoie, trop peu fortunés pour s'intéresser directement à ces très importantes affaires[2], s'efforçaient de tirer de leurs complaisances à l'endroit des gabelliers. Certaines dénonciations articulent à ce sujet des allégations bien curieuses et imputent en particulier à certains membres influents de la Chambre des Comptes de Chambéry le fait de s'être essayés à un double rôle : avoir d'une part affecté un grand zèle pour le développement des quelques salines existant dans le duché, et cela dans le désir apparent d'affranchir quelque peu la Savoie de la fourniture étrangère; avoir, par ailleurs, offert et effectivement vendu leur influence aux fournisseurs français intéressés à voir ce développement d'entreprises locales contrarié et même tout net arrêté.

---

[1] Il y avait eu, de la part des autorités ducales, un premier essai de régie directe pour le transport des sels du Languedoc en Savoie; les fermiers de France avaient si bien mis des bâtons dans les roues qu'il avait fallu composer avec eux : « Alors (vers 1635)... il y eut de telles difficultés de la part des fermiers de France que cela fit entrer dans la pensée... qu'il serait expédient de faire du loup le berger et de porter lesdits fermiers à prendre notre gabelle. » *Avis du président Guarneri*, 1657. Dossier 2, n° 20.

[2] « Comme on exige de très grosses avances, c'est ce qui empêche aux sujets de S. A. de miser... Il n'y a que les grosses bourses étrangères qui en viennent profiter. » Dossier 3, n° 20. *Mémoire sur les sels*.

Mais en dehors de leur intérêt intrinsèque, ces dossiers fournissent des précisions se rapportant très directement à la fois à l'activité économique des routes et aux rapports financiers franco-savoyards.

Tout d'abord, les envois de sels constituant, par leur volume même, les plus considérables des expéditions de marchandises à destination des pays alpins, leur acheminement influe sur tout l'ensemble des transports et peut réagir même, grâce à de certaines combinaisons, sur le transit des marchandises de grand prix; par là, s'explique la liaison presque constante entre les négociations nouées pour les sels de Savoie d'une part, et, d'autre part, celles mêmes conduites pour le dace de Suse. De ce fait, nous nous trouvons en partie documentés sur le côté financier des entreprises de transport; ainsi voyons-nous — et cela jusqu'à sa chute survenue en 1678 — le grand exploitant du Simplon, le colonel Stockalper, intervenir dans nombre d'affaires de sel concernant non seulement les pays helvétiques, mais encore la Savoie elle-même. Le souci du transport des sels conduit par ailleurs à l'entretien des hauts passages de montagne [1]; à cet égard nous trouvons, dans une série de dossiers parallèles, — ceux relatifs aux gabelles du sel pour le Piémont, — toutes sortes de détails quant à l'entretien d'un autre passage alpin que le Cenis, le col de Tende; par ce dernier, en effet, la diplomatie des gens de Turin gardait une route pour l'arrivée des sels espagnols dont elle continuait, pour la mise en pratique de ce système d'équilibre international où elle était passée maîtresse, à approvisionner les domaines italiens de ses maîtres.

D'ailleurs, aussi bien le dace de Suse que la gabelle du sel se trouvèrent, à la fin du XVIIe siècle, bloqués dans le même con-

---

[1] « Sans l'occasion des transports des sels, l'on abandonnerait les passages du Mont Cenis et du Petit Saint Bernard : où ils (ces passages) seraient difficilement [illegible] » [illegible] *Arch. de la Chambre des Comptes du Piémont*, [illegible] 2, p. 6.

trat d'affermage; et le fait que l'attention des spéculateurs français avait été, sous ses espèces, attirée sur les affaires savoyardes explique pour une part que, de 1698 à 1703, l'ensemble des impôts indirects — les gabelles générales — des domaines de la Maison de Savoie en vinrent à être concédés à un groupe de capitalistes français, eux-mêmes intéressés dans les affaires des fermes du roi Très Chrétien et qui, du dehors, se trouvèrent ainsi exercer une emprise caractérisée sur toute la finance savoyarde. Certains projets même furent conçus alors à Paris, ne visant à rien moins qu'à réunir dans la main de fermiers français les gabelles savoyardes et les gabelles milanaises, projets qui, menés à bien, eussent à certains égards très fortement assis notre influence économique et financière sur les deux revers des Alpes et amené, à n'en pas douter, un changement profond dans l'aspect et la nature même de la concurrence du Cenis et du Simplon. Aussi bien, lorsque les traités d'Utrecht rétablirent la paix dans la région des Alpes et de l'Italie du Nord, ces efforts français se renouvelèrent, aux alentours de 1713, sous une forme, à dire vrai, un peu différente : ils visaient alors à procurer la séparation financière de la Savoie d'avec le Piémont et la prise en ferme des gabelles savoyardes par les fermiers généraux de France, procédure qui eût équivalu à une sorte d'annexion de la Savoie au domaine financier français. Si, du reste, l'on croit devoir mentionner ici ces faits d'ordre divers [1], c'est exclusivement dans le but de souligner l'intérêt que présenteraient ces dossiers de sels, en ce qui touche l'histoire des transactions et des relations économiques, pour préciser certains détails touchant cette extension du capitalisme français en dehors de nos frontières politiques, certains aspects de cette sorte de zone d'influence financière française alors dessinée au delà des strictes limites du Royaume. Ces dossiers per-

---

[1] Faits dont le professeur Einaudi a montré toute l'importance au point de vue de l'histoire financière des Etats de Piémont-Savoie. Einaudi, *La finanza sabauda all'aprirsi del secolo XVIII*, Turin, 1908, p. 2-8.

mettraient aussi, au moins fragmentairement, de montrer que l'accord complet était loin, au XVIIe siècle, d'être pratiquement réalisé entre la poursuite des fins politiques françaises et les méthodes de la finance française, que par ailleurs le personnel politique français, impuissant à discipliner pleinement et à conduire à sa guise les agissements des financiers, semble bien s'être accommodé de la chose en s'intéressant à toutes ces affaires par de fructueuses participations individuelles.

Il n'en va pas différemment pour le XVIIIe siècle, et les renseignements fournis par les documents de cet ordre apporteraient, confrontés avec les vicissitudes des relations internationales, de précieuses indications sur les coïncidences passagèrement réalisées et les discordances très fréquemment survenues — tout comme au siècle précédent — entre les intérêts généraux de la politique française et ceux des grosses sociétés intéressées dans ces transactions. Au reste, le rôle à peu près exclusif joué par les sels français dans la vie économique de la Savoie se trouve à ce moment quelque peu atteint par le développement, à dire vrai très moyen, des salines indigènes; à l'occasion pourtant, cette fourniture continue à constituer un moyen de pression et un instrument d'action diplomatique. Toutefois, la fusion des entreprises françaises dans quelques mains et l'unification accentuée des fermes et gabelles simplifient du côté français le jeu de la livraison; et de la sorte, l'on trouve de moins en moins trace dans les dossiers en question de ces interventions de groupes différents : fermiers du dace de Suse, fermiers de la douane de Lyon, adjudicataires des traites étrangères, dont les conflits et les oppositions, les liaisons avec les groupes suisses permettaient, au détour d'un document, d'entrevoir de très intéressantes perspectives sur les incidences réciproques de ces intérêts en lutte; par ailleurs et dans le camp adverse, la centralisation croissante et le renforcement grandissant en Savoie d'une stricte administration d'intendance bien dans la main des ministres de Turin interdisent désormais aux magistrats de Chambéry le rôle si dextrement tenu par eux, au

siècle précédent, « d'honnêtes courtiers » entre toutes ces convoitises en conflit. L'intérêt le plus vif des papiers de cette époque relatifs aux sels peut apparaître, à notre point de vue, dans les renseignements fournis sur l'organisation de la contrebande : à côté de la contrebande nouveau style sur le tabac et les cotonnades, celle dont Mandrin est le représentant le plus connu et la traditionnelle incarnation, continuait en effet, aux frontières d'entre France, Savoie et Suisse, une active contrebande sur le sel, contrebande dont les documents des gabelles nous permettent de dessiner les routes dans le Jura méridional et la région des Préalpes calcaires.

Ces dossiers, enfin, contiennent, au sujet de la politique du sel, quelques renseignements très précis sur certains côtés de l'action diplomatique que la Cour de Turin chercha à développer dans le dernier tiers du XVIIIe siècle à l'endroit des pays helvétiques. Cette initiative est intéressante pour la question des routes, car elle se rattache à la constitution, à ce moment même et par les spécialistes de la Cour de Turin, d'un système du Saint-Bernard tendant à moderniser et à assouplir le système du Cenis.

⁂

Au XVIIIe siècle, d'ailleurs, les méthodes du Gouvernement de Turin se précisèrent singulièrement en matière de politique routière : le principal effort fut alors d'ordre administratif et technique et tendit à constituer dans la Monarchie piémontaise un organisme d'Etat capable de créer d'abord, d'entretenir ensuite un réseau routier vraiment moderne. Si cet effort n'aboutit, en ce qui touche les passages alpins eux-mêmes, qu'à l'aménagement de la route du col de Tende, il n'en a pas moins procuré pour l'ensemble des domaines de Piémont-Savoie d'appréciables résultats; il ne laisse pas, du reste, que d'être intéressant à un autre titre : il dériva essentiellement, en effet, de l'idée systématique de s'inspirer en la matière de l'exemple de la France,

de démarquer, en les adaptant, les méthodes et les procédés des voisins de l'Ouest.

Cet effort, aussi bien, continua à être dominé par des soucis analogues à ceux de l'époque antérieure et à se subordonner en partie à la constante préoccupation d'une politique de transit. Il convient donc, pour en apprécier les directives, d'étudier d'abord les documents pouvant se rapporter à cette politique.

Les dossiers les plus intéressants à cet égard sont ceux classés à *la première section* des Archives sous la rubrique : « *Commercio 3ª Categoria, commercio in generale tanto di terra ferma che marittimo* » (Commerce en général, tant terrestre que maritime). La composition en est assez hétérogène : dans le premier carton, en effet, l'on rencontre, à côté de textes datant du début du XIVe siècle et relatifs à des accords entre les princes de Savoie et les marchands de l'Université de Milan — textes reproduits par Duboin au début de sa rubrique « Strade di Commercio [1] », — un ensemble de documents des XVIIe et XVIIIe siècles relatifs à des questions commerciales de tout ordre et contenant même des plans de commerce avec le Brésil et les Indes Orientales. La majeure partie des documents, toutefois, se rapportent aux relations économiques du Piémont avec les puissances voisines; c'est le cas, plus encore, pour les autres dossiers, dont voici, concernant la partie qui nous intéresse spécialement, les pièces les plus significatives, pièces dont un certain nombre sont capitales pour l'intelligence de la politique routière piémontaise au XVIIIe siècle.

DOSSIER 2. — *Supplique de négociants de Turin, avec divers mémoires* (1746).

Mémoire de l'Intendant général Goybet sur le moyen de développer le commerce de la Savoie (1748).

---

[1] Duboin, *Raccolta delle leggi, editti, patenti della R. Casa di Savoia*, Turin, 1857, Volume XVII, p. 706.

Mémoire sur le commerce avec Venise par le moyen du Pô (1751).

Mémoires sur les transits par Novare et Suse.

Commerce du Faucigny avec Genève (1751).

Inventaire d'écrits se rapportant au commerce (1755).

Tarifs en français des droits de transit (1784).

Dossier 3. — *Volume concernant le commerce de Nice* (documents des XVIIe et XVIIIe siècles).

Discours du comte Perron sur les moyens de rendre florissant le commerce du Piémont (1751).

Mémoires sur le commerce de Nice : projet des Anglais Cloos et Voodmans pour rétablir le commerce à Nice et à Limpia moyennant la concession pour vingt ans de tirer les vins et les eaux-de-vie du Piémont (1764).

Mémoires sur le commerce du Chablais; rapports des intendants Ratti, Oppizone et Pescatore et du vice-intendant Mouton sur la route du Chablais (1775 à 1784).

Mémoire pour capter le transit du commerce de Gênes en Allemagne pour la construction de routes. — Congrès tenu le 15 août 1778 sur le fait du transit des marchandises et auquel ont pris part le premier président Perretti, les comtes Rossi di Tonengo, Petitti et Botton.

Moyens d'attirer le commerce dans les Etats piémontais : état des marchandises qui font entrée, sortie et transit par les Etats de Sa Majesté (mars 1780).

Dossier 4. — *Commerce entre Nice et l'Autriche par l'outre-Pô : mémoire de la direction des gabelles royales sur les marchandises de transit qui s'introduisent en Italie par la Suisse et sur le transit du lac Majeur, avec 12 tableaux annexes* (1782).

Mémoires relatifs au commerce (fin du XVIIIe siècle).

Projets d'une route de transit par le Saint-Bernard (1783).

Papiers et documents concernant le commerce de Genève et le transit par la Savoie de marchandises pour la Suisse (1782-1784).

Avis du Conseil du Commerce de Turin sur le commerce de Nice (1784).

En somme, à côté d'un certain nombre de projets romanesques et purement imaginaires, il y a là un groupe de suggestions et de desseins d'un grand intérêt; il y a, surtout, les procès-verbaux d'un certain nombre de congrès (nous dirions commissions) où ces questions furent agitées et examinées, avec, en annexes, les rapports qui furent produits à cette occasion.

Le « leit motiv » de cette politique de transit et des préoccupations s'y rattachant est toujours le dessein de « valoriser » la situation des domaines de la Monarchie, s'étendant sur les deux revers de la chaîne, pour monopoliser le transit franco-italien; on en trouve l'expression la plus nette dans le discours du comte Perron : « Plus on considère la situation du Piémont, plus elle est favorable. Placés entre la France et l'Italie, il semble que nous puissions, au moyen de certains arrangements, devenir les entremetteurs de leur commerce, à l'imitation des Hollandais [1]. » Ce souci se combine avec l'objectif traditionnel d'avantager le Cenis [2] — d'où la persistance de l'hostilité envers le Simplon — et avec la préoccupation toujours présente, quoique rarement exprimée en forme expresse, de ne pas ouvrir trop facilement la chaîne à de possibles entreprises militaires extérieures, avec le désir pourtant de moderniser autant que possible le système d'exploitation des cols [3].

Les documents du fonds indiqué — complétés par les dossiers

---

[1] Dossier 3, n° 4.

[2] « C'est un dogme (massima fissa di Stato e di Governo) de notre politique, depuis le duc Charles-Emmanuel II, que d'avantager préférablement à toute autre route, l'échelle par le Cenis. » *Sentiments du comte Rossi di Tonengo sur une route par le Saint-Bernard*, 1784. Dossier 4, n° 6.

[3] « Le droit de soste (c'est-à-dire l'abandon du droit de portage dans les cols aux seuls naturels) doit disparaître comme un reste de cette époque où le cout des voyages, les combinaisons, les spéculations et les gains du commerce ne pouvaient se concilier avec les démêlés journaliers entre les petits seigneurs de chaque village. » *Rapport fourni sur la route du Saint-Bernard*, mai 1784. Dossier 4, n° 6.

beaucoup moins riches en renseignements d'ordre général de la rubrique « *Commercio* » (Commerce) de la deuxième section (premier classement, quatre dossiers) — permettent de suivre les vicissitudes de cette politique de transit, évoluant et s'assouplissant à mesure que l'extension du territoire de l'Etat vers l'Est ouvre dans ce sens de nouvelles possibilités, mais pose du même coup de nouveaux problèmes. Les points de départ et d'arrivée du transit sont, du côté italien, Nice, Gênes, Livourne, Milan, Plaisance, et, de l'autre côté des Alpes, Lyon, Genève, le plateau suisse et l'Allemagne du Sud. La création et l'exploitation de courants commerciaux se nouent dans ces conditions à la politique tout entière de l'Etat, qu'il s'agisse de politique intérieure — le point capital en la matière se trouve être, et il pose de façon urgente le problème de la route par le col de Tende, le développement du port de Nice sur lequel réagit l'exemple de Livourne et auquel s'intéressent, en même temps que les hommes politiques britanniques, les spéculateurs et brasseurs d'affaires anglais; — qu'il s'agisse de politique étrangère, c'est-à-dire des rapports de la Monarchie piémontaise avec la France, l'Autriche, Gênes, Genève et les cantons suisses : à cet égard et d'une part, l'attitude de neutralité tenue par le Piémont dans les conflits européens à partir de 1748 et jusqu'aux guerres révolutionnaires ne put que l'avantager. Mais, par ailleurs, la réconciliation, au renversement des alliances, des Cours de Versailles et de Turin vint étrangement restreindre la liberté de manœuvre du Royaume de Sardaigne. La principale nouveauté par rapport au XVIIe siècle se trouva constituée par le fait suivant : en dépit de leurs mauvais desseins persistants à l'endroit de Gênes, les gens de Turin sont, à ce moment, amenés à tirer parti du fait que leur territoire bloque l'Etat gênois au Nord, pour tendre à accaparer le transit du port ligure vers le Gothard, et cela en concurrence avec les efforts des autorités milanaises visant, par le développement des canaux et l'intensification de la navigation lacustre, à attirer ce transit sur leur propre territoire.

Le Piémont, par ailleurs, surveille strictement les avenues de

Genève et du plateau suisse; de là, découle l'élaboration, en marge du système du Cenis, d'un système du Saint-Bernard dont les avantages sont examinés et longuement étudiés dans plusieurs documents. La diversité des opinions exposées permet d'atteindre la physionomie des divers spécialistes de ces questions de transit : les comtes Rossi di Tonengo et Petitti di Roretto, l'intendant Vignet des Etolles et le chevalier de Saint-Réal.

D'ailleurs, ces questions relatives au transit ayant été à diverses reprises examinées d'ensemble, des renseignements très précis et très significatifs furent, maintes fois, fournis sur tout l'ensemble des relations commerciales méditerranéennes et sur les conditions générales du transit entre les ports du bassin occidental de la Méditerranée et les villes de commerce de l'Europe Centrale; dans de nombreux rapports, le problème se trouva de la sorte, sinon traité dans toute son ampleur, à tout le moins fort diligemment envisagé du point de vue piémontais. Les administrateurs sardes, en tout cas, se sont parfaitement rendu compte des nouveaux caractères du grand transit intercontinental, et ils ont bien discerné les questions nouvelles posées par le développement de la consommation européenne en denrées coloniales et en matières premières d'origine exotique, en coton en particulier. L'intérêt des renseignements recueillis et groupés de la sorte est souligné par ce fait que les hauts administrateurs français de la période impériale ne manquèrent pas de consulter ces dossiers : beaucoup de ces documents, en effet, ceux relatifs surtout au mouvement du port de Gênes et aux routes générales du transit méditerranéen à travers l'Italie, ont été consultés à l'époque française et portent la mention « Restitués aux Archives en juin, juillet 1808 », soit au moment des négociations du traité de commerce entre l'Empire français et le Royaume d'Italie.

D'autres fonds *de la section 1* apportent également des précisions non négligeables au regard de certains aspects et de certaines réalisations de cette politique commerciale du XVIIIe siècle.

Le dossier 1 de 2e addition de la rubrique « *Dogana e Tratta* » (Douane et traite) contient sur la matière douanière des renseignements d'ordre à la fois théorique et pratique : en particulier, sous les nos 20, 21 et 22, un projet de remaniement complet des douanes piémontaises, projet élaboré en 1787 par le comte Graneri, ambassadeur à Madrid, et inspiré par le souci d'intensifier le transit vers les cols des Alpes; surtout, une série de documents qui montrent comment la pratique courante assouplissait les règlements en vigueur, au bénéfice à la fois des corporations de muletiers apennins, les Pozzolasches, employés au transit de Gênes vers l'Italie du Nord, et aussi en faveur de certains grands entrepreneurs de transports. L'on peut dessiner, grâce à ces détails, la curieuse physionomie d'un certain Simondetta, possesseur à Intra de grandes blanchisseries et tissages installés sur le lac Majeur, possédant le droit de bourgeoisie dans divers pays suisses et grisons et qui s'efforçait, vers 1780, de se constituer en monopole l'exploitation du Saint-Gothard et du Saint-Bernardin, tout comme Stockalper avait réussi à le faire, au XVIIe siècle, pour le Simplon. Confrontée avec celle de Stockalper, la personnalité de Simondetta souligne le changement survenu dans la nature de la circulation : ce ne sont plus maintenant les spécialistes du sel, mais les grands patrons du textile qui s'efforcent de mettre la main sur les affaires de transports à travers les passages alpins.

Sur l'organisation matérielle de ces transports mêmes, deux dossiers d'autres rubriques — le dossier 12 du fonds « *Commercio 4a categoria* (*vetture publiche*) » et le dossier 1 de la rubrique « *Vetture publiche* » (Voitures publiques) — nous fournissent d'intéressants détails. Ces renseignements permettent de suivre la longue lutte obstinément soutenue, tout le XVIIIe siècle durant, pour l'exploitation des cols du Cenis et de Tende par les petites organisations locales de muletiers contre les tentatives de certaines entreprises de Lyon et de Turin visant à absorber et à s'inféoder les groupements locaux; en ce qui touche le col de Tende, ils montrent aussi la lutte des muletiers contre les char-

retiers et l'intervention en la matière du Gouvernement de Turin, soucieux sans doute d'organiser, en vue du transit, un grand roulage moderne, mais très préoccupé aussi — et cela dans le but d'avoir, au cas d'une guerre en montagne, la disposition d'un nombre suffisant de bêtes de somme — de sauvegarder le maintien des muletiers. Par ces documents, nous pouvons également suivre l'effort constant, surtout dans la seconde moitié du siècle, des organisations françaises de messagerie et de roulage pour accaparer, par personnes interposées, l'exploitation des passages savoyards, au moins en ce qui touche le transport des personnes et des paquets légers, et de constituer, ce faisant, une grande entreprise englobant toute l'Italie du Nord; but constamment et obstinément traversé par le Gouvernement de Turin, très en défiance, surtout depuis le renversement des alliances et l'amitié franco-autrichienne, à l'endroit de toutes les initiatives françaises.

Enfin, par le dossier « *Laghi e fiumi* » (Lacs et fleuves) (constitué de papiers de la fin du XVIIIe siècle), nous avons des détails sur l'activité de la navigation sur les lacs subalpins et les efforts de la politique piémontaise pour empêcher l'utilisation par les Austro-Milanais du lac Majeur et du canal dérivé du Tessin.

Cette politique de transit une fois définie, il convient d'étudier l'effort pratique poursuivi tout au long du siècle pour la constitution d'un réseau routier.

C'est au fonds « *Ponti e strade* » (Ponts et routes), de la première section, qu'il y a d'abord lieu de recourir, fonds composé de quatorze cartons, neuf de « premier inventaire » et cinq « d'addition ».

Ces dossiers présentent des documents d'ordres divers : ceux antérieurs au XVIIIe siècle sont formés d'une série de papiers de nature et d'origine très mêlées, tous documents dont il ressort clairement que la sollicitude du Gouvernement ducal, très vive en ce qui touche les routes, manque alors de vues précises, faute

surtout de disposer en la matière d'une organisation systématique et efficace; l'entretien des chemins n'est en effet, aux origines, qu'une obligation féodale et fiscale mise, en contrepartie du privilège des péages, à la charge des communautés et des feudataires, obligation contrôlée par des magistrats locaux sur lesquels l'Etat n'a qu'indirectement prise; dès lors, la sollicitude gouvernementale touchant ce point ne peut guère se traduire, dans la pratique, que par des avertissements et des objurgations, et le contraste est profond entre la vivacité des soucis de l'Etat en ce domaine et la précarité des voies et moyens d'exécution. L'entretien des routes, par ailleurs, donne lieu à un nombre considérable de procès, d'où le caractère surtout contentieux et juridique des pièces formant la matière des premiers dossiers.

Avec le XVIIIe siècle, au contraire, et au fur et à mesure que l'on avance dans le siècle, à partir surtout de 1750, le caractère des documents change visiblement; nous pouvons suivre par des pièces d'ordre général (décisions du pouvoir suprême, mémoires et rapports ayant préparé ces décisions) l'effort constant et en partie fructueux du Gouvernement de prendre les routes en régie directe, de constituer pour ce nouveau service une doctrine, un personnel, des ressources, une administration en un mot.

En dehors de ces décisions et de ces règlements généraux, les plus importants documents de ces dossiers consistent dans des mémoires relatifs à ces questions d'organisation et dont, à titre d'exemple, l'on cite ici quelques types.

Dossier 5. — *Sentiments du premier président comte Caissotti et de l'avocat général Gallo sur le fait des routes* (1759).

Dossier 6. — *Projets du comte de Pralormo et de l'avocat Botton sur les routes* (1760).

Relations du comte de Pralormo sur les rapports des divers intendants relatifs aux routes (1761).

Dossier 9. — *Exposé des inconvénients principaux de l'actuel système de la direction économique du département des routes avec les annotations du comte Rossi di Tonengo* (1785).

Dossier 1 d'addition. — *Mémoires divers concernant les renseignements pris par le premier secrétaire des Archives Ambel par le moyen de son frère résidant à Rome, pour ce qui se pratique à Rome et en Italie au sujet du concours des ecclésiastiques aux routes* (1761).

Dossier 2 d'addition. — *Congrès tenu en 1773 sur le fait de la direction générale des routes.*

Dossier 4 d'addition. — *Sentiments du Contrôleur général exprimés dans le Conseil des Finances sur le moyen de faire des fonds pour les ponts et les routes en Savoie* (1781).

Mémoire de l'intendant de Vercelli, di Torazzo, sur l'entretien des routes (1785).

Mémoires du comte Jean-François Galleoni Napione di Cocconato, intendant de Suse, sur le fait des routes (1785).

De ces documents résultent tout d'abord les constatations que voici : la préoccupation constante qui a inspiré le Gouvernement en la matière a été d'imiter, autant que possible, l'exemple de la France et d'en démarquer les procédés : « L'Administration des routes, déclare en 1759 le comte de Pralormo, a atteint son but en France; et, dans aucun pays, il n'y a de routes aussi solides et aussi bien entretenues. » Par ces divers documents, nous pouvons donc essayer de préciser quelle répercussion et quelle influence ont pu avoir, dans un petit pays voisin, les procédés administratifs français pris comme modèle, voir par suite sous quelles espèces une organisation politique de faible étendue, mais douée d'une individualité et d'une originalité très fortes, a résolu le problème de suivre et d'adapter systématiquement nos méthodes.

Le premier effort a consisté, comme en France, dans le ratta-

chement du service des routes à la compétence des intendants qui, comme en France aussi, représentent l'effort de centralisation et, avec de très fortes nuances il est vrai, d'uniformisation. L'intendant peu à peu, par inspection, immixtion ou contrôle, se superpose aux pouvoirs locaux compétents en matière de chemins; ce but se trouve, sous la réserve de quelques exceptions, obtenu assez vite, et cela tant dans les vieilles provinces, constituant le solide noyau de l'Etat de Piémont-Savoie, que dans les pays d'acquisition nouvelle et terres milanaises chez lesquels, sous la domination espagnole, s'était en général conservé tout le chaos des institutions féodales et municipales, mais dans lesquels aussi s'étaient, pour certains pays, la région novaraise par exemple, constituées en matière de viabilité des organisations locales très pratiques. Cet effort de réduction à l'unité et à l'obéissance, première étape et non négligeable, peut être tenu pour atteint au moment où se termine la première moitié du siècle.

A cette heure où, avec le traité d'Aix-la-Chapelle, se stabilise la physionomie territoriale de l'Etat, se fait vivement sentir le besoin de souder aussi étroitement que possible les régions nouvellement annexées aux pays d'ancienne obéissance; en même temps, tout comme en France encore vers la même époque, commence à se dessiner un certain besoin d'échanges entre des contrées ayant aspiré autrefois à complètement se suffire, mais destinées à s'orienter dès lors, bien timidement d'ailleurs, dans la voie de la spécialisation agricole; à favoriser ce mouvement, qui ne fait du reste que s'esquisser, concourt ici la très forte opposition physique des régions diverses : pays montueux et riches en vignes du Montferrat et de l'Astesan, hautes vallées alpines, portions piémontaises de la grande plaine padane; la constitution d'un réseau d'Etat, au double point de vue politique et économique, s'impose donc avec un évident besoin. De ce besoin dérive l'institution d'une Direction générale des routes, constituée en 1761 au bénéfice d'un spécialiste des questions de viabilité, le comte de Pralormo; avant tout, cette Direction allait

s'assigner un but double : se constituer un personnel de techniciens et se procurer des ressources normales pour le service dont elle assumait la charge.

En ce qui touche le premier point, l'effort resta très en deçà des résultats obtenus en France, et ne put aboutir à constituer un personnel bien en main de spécialistes formant corps et ayant une doctrine technique commune. La Direction, en effet, ne réussit qu'à s'assurer le concours d'un personnel très hétérogène, non dépourvu d'ailleurs de mérite; elle employa ainsi des architectes locaux, des entrepreneurs, surtout des officiers d'artillerie et du génie dont quelques-uns (De Buttet, Ratti, Brusco di Ceresole, Novarina) devinrent comme des spécialistes des tracés de route. Il y eut d'ailleurs, en vue de comprimer les frais, une tendance constante à assurer une collaboration étroite de la main-d'œuvre militaire aux travaux, d'où le rôle joué, à dater de 1780, par la légion des campements et son chef le comte de Robilant.

La Direction des routes, qui avait été doublée d'une caisse pour les routes, donna par ailleurs ses soins à s'assurer des ressources bien assises et nettement définies. Aux débuts, l'impôt pour les routes avait été une prestation des communautés, répartie et versée par ces dernières sous la forme ordinaire d'une addition au principal de l'impôt foncier, et, tout comme ce dernier, comportant de très nombreuses exemptions, au bénéfice en particulier des ecclésiastiques. Dès que les intendants avaient assumé le contrôle de l'administration des routes, ils avaient cherché à créer des caisses provinciales pour les travaux publics, caisses alimentées par des impôts spéciaux atteignant les commerçants et l'ensemble de la population. L'effort de la Direction tendit à constituer à son tour, pour les entreprises de grand intérêt général, un ensemble de ressources propres levées sous la forme d'une imposition générale aussi et ne tolérant aucune exemption. En fait, les soins donnés à cet effet n'aboutirent que très imparfaitement et durent souvent, en dépit des affirmations de principe, respecter dans la pratique les exemptions antérieures.

Aussi, la Direction s'orienta surtout dans le sens que voici : développer, toujours à l'imitation de la France, le système des corvées, des « roides », fournissant une abondante main-d'œuvre, gratuite ou presque, en tout cas peu coûteuse, et qui permettait de réduire sensiblement les frais de construction. D'ailleurs l'on ne put, dans cette voie, aller aussi loin qu'on aurait souhaité. Il pourrait, à première vue, sembler que dans ce pays de forte densité rurale et de relative aisance paysanne, la chose eût dû souffrir des difficultés moindres et provoquer des mécontentements moins accentués qu'ailleurs. En réalité, dans cet Etat où la pratique de la bureaucratie centralisée se combinait avec une très forte tradition de paternalisme gouvernemental et où le pouvoir des intendants avait à tenir compte d'une vie locale très active, ce mode d'action rencontra de fort vives résistances. Enfin, à l'extension du procédé s'opposa le fait d'un mouvement de concentration et de reconstitution de la grande propriété rurale amenant, dans le dernier tiers du siècle, un abandon grandissant des campagnes.

Ces difficultés diverses expliquent les vicissitudes de l'histoire de la Direction des routes : cette administration réussit à jeter l'amorce d'un réseau unitaire; elle ne parvint pas à assurer l'équilibre de son budget et dut assez largement s'endetter. C'est ce qu'attendaient des compétitions administratives qui la guettaient depuis l'origine : les Directions des Finances et de l'Intérieur, les seules auxquelles avaient, dans la première moitié du siècle, ressorti les intendants, s'étaient fort mal accommodées du dessaisissement partiel constitué à leur détriment par l'institution de la Direction des routes et, dès le début, avaient, contre la nouvelle venue, mené obliquement une lutte très vive. Lorsque, une fois unifié le réseau intérieur, la Direction s'attaqua à la grosse entreprise de la route par le col de Tende, elle se trouva engagée dans des dépenses excédant si largement ses ressources qu'il y eut, de ce chef, une assez pénible liquidation[1]. D'autre

[1] Dès avant l'entreprise par le col de Tende d'ailleurs, la pénurie des fonds se faisait déjà sentir, aussi bien en Savoie qu'en Piémont. En 1780, l'on fait

part, les provinces lourdement taxées pour les travaux d'utilité commune ne les concernant point directement, protestaient et fort vivement. Le Bureau général des Finances profita de la chose, obtint la suppression de la Direction des routes et, en fin de compte, le rattachement à sa propre compétence de tout ce qui concernait les chemins.

En somme, les résultats du gros effort fourni ne laissaient pas — de l'aveu même des administrateurs les plus ouverts d'esprit — de demeurer quelque peu décevants. C'est ainsi que l'intendant Napione di Cocconato, dans son mémoire sur les routes de 1785 [1], avoue presque la faillite et suggère très nettement de s'en confier à un spécialiste français pour remettre les choses en train : « De même que l'on fait venir des médecins de l'étranger..... et puisqu'on dépense des millions pour les routes, il serait très opportun de mettre quelques mille livres à avoir, pour diriger le service, un homme habile de France..... dans ce dernier Royaume, sont faites des routes qui véritablement rivalisent avec la grandeur romaine. » Il insistait du même coup sur la nécessité d'une réorganisation d'ensemble : « Il faudrait former une idée en grand de tout ce qu'il y a à faire, non tant fondée sur des considérations politiques de commerce et d'économie publique que sur les notions de technicité et de finances », et proposait enfin de confisquer au bénéfice des routes les revenus « laissés à certains établissements ecclésiastiques par la piété peu éclairée de nos aïeux ».

Dans le fond et tout en témoignant de la très réelle activité

---

très grise mine dans les bureaux de Turin à l'architecte Garella, dont on juge trop coûteuses la méthode et la pratique dans la conduite des travaux de la Maurienne : « L'on m'a furieusement desservi dans ce pays-ci (en Piémont)... M. de Palermo m'a dit que l'on connaissait ma probité et mon désintéressement, (mais) que j'avais entrepris de trop grands ouvrages et que le manque de fonds était la cause de la mauvaise humeur des chefs... que j'en serai quitte pour avoir peu d'ouvrage cette année et l'année prochaine, parce que l'argent manque. » (Lettre Garella du 1er avril 1780. Arch. de la Savoie, C. 496.)

[1] Dossier 4 d'addition n° 21.

hommage rendu aux chefs de Paris, qui véritablement intéressent avec la grandeur nommée ». (Intendant Rayone d'Ancona)

+1 S'il y a un intérêt général, il y a des mêmes lorsque des intendants, préfets, excellents administrateurs comme les intendants, travaux,

déployée par la Direction, les documents de ces dossiers semblent bien nous permettre cette conclusion d'ensemble que, même dans la deuxième moitié du siècle, la fortune des routes a pratiquement dépendu surtout des intendants. En fait — et c'est peut-être là, au fond, une analogie encore avec la France, où, en somme, ce furent les intendants qui aiguillonnèrent les ingénieurs, — la réparation des voies existantes, la formation de nouvelles artères furent, avant tout, des réussites individuelles dont l'honneur principal doit être reporté à ces fonctionnaires piémontais dont quelques-uns ont été des administrateurs de tout premier ordre et qui souvent parvinrent, en utilisant les ressources locales, à procurer des résultats vraiment très sérieux. En ce qui touche une organisation d'ensemble, elle froissait trop de routines et rencontrait de trop vives résistances pour s'imposer du premier coup; dans cet ordre d'idées, un gros travail restait à faire pour les administrateurs français du Consulat et de l'Empire qui, effectivement, reprirent et menèrent à bien les desseins de leurs prédécesseurs piémontais.

En dehors de ces renseignements, intéressant surtout l'histoire administrative, les dossiers qui viennent d'être analysés ne manquent pas, eux non plus, de documents relatifs à l'utilisation économique des routes et qui complètent largement les renseignements extraits des dossiers du commerce général : ils présentent tout d'abord de très nombreuses indications relatives à la route du littoral niçard sur Coni (dossier 7), en particulier un rapport de Rossi di Tonengo de 1781 sur les possibilités d'attirer au profit de Nice, par l'utilisation conjuguée de la route du col de Tende et du passage du Cenis, le trafic de Marseille sur Genève.

Ensuite et surtout, le dossier 3 d'addition contient un document (n° 29) extrêmement curieux, résumé en quelque sorte des aspects divers sous lesquels leurs préoccupations actives conduisaient les administrateurs piémontais à examiner le problème des routes alpines. C'est, effectuée en 1778 par deux fonction-

naires du Gouvernement de Turin, le chevalier Lovera et l'intendant de Saint-Réal, une reconnaissance des routes qui de Lyon, Genève, Neufchâtel, Berne, Bâle conduisent alors à Turin, Nice, Gênes, Plaisance, Milan. Cette reconnaissance avait pour but d'étudier les caractéristiques commerciales de l'exploitation des cols des Alpes Occidentales et d'établir en particulier la comparaison des distances réelles et virtuelles de chaque itinéraire. Conduite en vue de l'ouverture d'une route carrossable par le Saint-Bernard, cette reconnaissance fut menée avec le soin le plus minutieux et comporta en particulier le relèvement, à quelques minutes près et à l'aide du chronomètre, des temps requis pour chaque parcours [1]; surtout, elle s'accompagna des recherches les plus circonstanciées sur les prix des transports et les conditions locales du transit, recherches effectuées par des sondages multipliés auprès des maisons de commission et au moyen d'entretiens répétés avec les entrepreneurs du roulage muletier. Le souci des détails et le sérieux des informations font, de ce document unique, comme le premier exemplaire des avant-projets économiques que les Compagnies de chemins de de fer ont coutume, de nos jours, de faire établir pour évaluer les possibilités d'exploitation d'une ligne nouvelle à construire.

A l'ensemble des renseignements de tout ordre fournis ainsi par ces dossiers, n'apportent qu'assez peu de nouveaux détails les six cartons « *Ponti e strade* » Ponts et routes du *premier classement* de la *deuxième section*.

Par contre, sont extrêmement importants, pour étudier le détail des réalisations, les liasses du *deuxième classement* de cette deuxième section concernant les travaux de routes.

Ces liasses se présentent comme suit : 1° 46 numéros différents relatifs aux ponts et routes du Piémont [2] (*Ponti e strade*),

---

[1] Les deux intéressés avaient d'ailleurs eu soin d'effectuer plusieurs fois les mêmes trajets pour contrôler mutuellement les temps employés.

[2] L'inventaire de ce second classement groupe les rubriques en un certain nombre de chapitres : les Ponts et routes du Piémont sont au chapitre 11 ; les Ponts et routes de Savoie au chapitre 12.

dont 25 comportent les comptes des travaux effectués de 1759 à 1791, dont les 21 autres contiennent les visites de routes, projets de routes et autres objets relatifs à la construction des chemins, de 1761 (date de l'organisation de la Direction des routes avec le comte de Pralormo) jusqu'à la fin de l'administration piémontaise;

2° 19 liasses concernant, pour la même période, les ponts et les routes de la Savoie et du Duché d'Aoste (*Ponti e strade Savoja*).

En outre, dans le même classement, l'on trouve des détails relatifs aux routes à la rubrique « *Relazioni al Re* » (Relations au Roi [1]), dossiers 46 à 51; aussi, à la rubrique « *Lettere diverse* » (Lettres diverses [2]), des renseignements sur les chemins de Savoie dans les liasses 624 à 629.

Tous les dossiers de cette deuxième section que l'on vient d'énumérer comportent surtout, à quelques exceptions près [3], des documents relatifs aux détails d'exécution. Ces documents ne sont pas d'ailleurs dépourvus d'intérêt, bien au contraire; ils permettent en particulier d'évaluer les résistances locales opposées à l'ouverture des routes, de suivre aussi le développement de la pratique personnelle de chaque intendant: ils offrent, en outre, un autre avantage : nous pouvons, grâce à eux, assister à la formation, au fur et à mesure que la construction des routes prend plus d'importance, d'un groupe d'entrepreneurs que l'on retrouvera, sous l'administration française, occupés à accaparer les grands travaux de l'époque consulaire et impériale.

Il est impossible, pour cette étude des routes de l'Etat de Piémont-Savoie au XVIIIe siècle, de ne pas joindre aux documents

---

[1] Chapitre 73 du classement.

[2] Chapitre 57 du classement. De même au chapitre 54 du classement (*Correspondance*) l'on a vu les n°s 229 (*routes de Savoie*) et 319 (*route de Casal*).

[3] C'est ainsi qu'à la liasse 23 des Ponts et routes du Piémont se trouve un très remarquable rapport sur l'ensemble des routes de la monarchie rédigé en 1785 par le comte Bonvicino, intendant de la province d'Asti.

des dépôts de Turin[1] ceux d'un dépôt qui les complète de ce côté-ci des Alpes, à savoir le *dépôt des Archives départementales de Chambéry*, qui, dans sa série C, renferme les cartons de l'Intendance générale de Savoie et de certaines intendances provinciales du Duché, en particulier celle de Maurienne.

L'on y a consulté les dossiers suivants :

Fonds de l'*Intendance générale*. — N°s 143 (Lettre du comte Botton du 3 juillet 1776 sur le transit des fromages en Savoie); 431 (Documents sur le transport des sels); 486 à 521 (Travaux publics : routes, en particulier celle de Maurienne-Cenis et celles vers Genève; digues du Guiers); 530 (Bacs sur le Rhône); 604 (Postes et Messageries).

Fonds de l'*Intendance de Maurienne*. — N°s 768 et 812.

L'intérêt des documents de ces dossiers est multiple.

1° Quant à l'Administration des routes, les documents permettent de se rendre compte comment, à la fois sous la pression de la nécessité et aussi par l'imitation plus directe des méthodes françaises faisant plus fortement, en raison de la proximité même, sentir ici leur action, l'on avait, sur ce point, adopté en Savoie une organisation plus stricte qu'en Piémont et, en particulier, cherché à assurer au service des ressources normales effectives. Le principal résultat avait été du reste, ici comme

---

[1] On croit bon, pour plus de précision, de grouper ici en résumé l'indication des fonds essentiels consultés.

Section I. — Dace de Suse (4 cartons), Gabelles générales (1 c.), Postes (7 c.), Gabelle du sel de Savoie (10 c.), Voitures publiques (1 c.), Commerce en général (4 c.), Commerce 1re catégorie (Voitures publiques) (1 c.), Douane et traite (1 c.), Lacs et fleuves (1 c.), Route franche du Montferrat (1 c.), Ponts et routes (14 c.).

Section II (1er classement). — Postes et voitures (3 c.), Douane (4 c.), Ponts et routes (6 c.).

Section II (2e classement). — Ponts et routes du Piémont (46 liasses), Ponts et routes de Savoie et d'Aoste (19 l.).

Dans les renvois et références, l'on a cru pouvoir, ayant donné dans la présente bibliographie l'indication de la rubrique italienne des fonds, désigner ces fonds par la traduction française de cette rubrique.

ailleurs, de développer la corvée. Au demeurant, l'on n'avait pas réussi à diminuer beaucoup le poids très lourd que constituait pour le duché l'entretien de la route par la Maurienne [1].

2° En ce qui touche la politique suivie dans l'élaboration du réseau routier, les documents offrent le moyen de préciser comment, à côté de la politique générale piémontaise, les intendants généraux — surtout dans la deuxième partie du siècle, et en particulier Capris de Castellamont, Vacca, Sacchi della Scaletta et Vignet des Etolles — ont, chacun avec leur tempérament propre et, parfois, d'assez fortes nuances, cherché à dégager, surtout par rapport aux routes tendant vers Genève, une politique plus strictement savoyarde, politique sur laquelle a réagi très fortement d'ailleurs le dessein de constituer à Carrouge une grande place de commerce.

Il y a lieu de noter, en outre, que les dossiers 499 et 500 offrent, pour la grande route de Chambéry au Cenis, un magnifique ensemble de levés topographiques.

---

[1] Les fonctionnaires piémontais avaient parfaitement réalisé le cas spécial de l'Administration des routes en Savoie. Voici ce qu'en écrit dans le mémoire indiqué plus haut (Arch. Tur. I. *Ponts et routes.* Dossier 4 d'addition) l'intendant de Suse, Napione di Cocconato en 1785 : « La règle (de se constituer des ressources spéciales) a été adoptée pour le duché de Savoie et suggérée, il y a de nombreuses années, pour cette province de Suse par l'intendant Bogino... Cela provient de ce que les inconvénients se font sentir davantage dans une pauvre province comme celle-ci que dans une riche, et que les énormes dépenses pour les désastreuses routes de Savoie ont forcé pour ainsi dire à adopter un meilleur système qu'en Piémont où les communautés plus fortes sentent moins le désavantage. » De même l'Administration française a, sous l'Empire, bien vu le régime spécial qui était, à l'époque antérieure, celui des routes de Savoie et les efforts pour constituer à ce service des ressources propres : « Depuis quelques années avant la Réunion, les Intendants généraux, sans y être autorisés par aucun décret, à l'appui d'instructions secrètes du Gouvernement... portaient sur les rôles de la contribution foncière des communes une imposition additionnelle pour les Ponts et Chaussées... Comme la plupart des dépenses avaient lieu dans la Maurienne, les autres provinces prétendaient qu'elles n'y devaient pas concourir dans la même proportion. » Rapport du Préfet de la Savoie, 1er août 1810. Arch. départ. Série L, 1498.

⁂

Parallèlement à l'étude de la politique routière de l'Etat de Piémont-Savoie, l'on s'était proposé de rechercher, surtout en ce qui touche le XVIIIe siècle, si l'on pouvait atteindre et dégager, au moins dans les grandes lignes, *une politique française des routes des Alpes*. En raison même de cette recherche, l'on s'était par ailleurs attaché à examiner comment se présente, pour la région montagneuse du Sud-Est français, le très grand effort de viabilité fourni dans l'ensemble du territoire par l'administration des intendants de Louis XV et de Louis XVI.

On s'était, dans ces intentions, adressé aux différents dépôts que l'on va mentionner.

Archives du Ministère des Affaires étrangères. — L'étude des questions indiquées comporterait le dépouillement de l'ensemble de la correspondance diplomatique relative aux Etats alpins détenteurs des passages des Alpes Occidentales, soit le Piémont et les pays helvétiques.

L'on n'a eu la possibilité de mener à bien ce dépouillement complet qu'en ce qui concerne la correspondance *Valais* (de 1744, date de l'installation d'un résident français à Sion, jusqu'à l'annexion momentanée du pays à la France sous le Premier Empire).

Pour les correspondances « *Suisse* » et « *Turin* », l'on n'avait pu dépouiller que les registres renseignant sur les péripéties de l'affaire du Saint-Bernard, c'est-à-dire présentant la suite des efforts du cabinet de Versailles pour empêcher, dans la deuxième moitié du siècle, l'abbaye de ce col d'être complètement médiatisée par la Cour de Turin. Ces registres sont, à la correspondance « Suisse », le n° 354, et à la correspondance « Turin », les n° 274, 257, 278, 260.

C'est dans les dépôts locaux que l'on avait cherché les élé-

ments de documentation permettant d'apprécier les résultats procurés au XVIIIe siècle en ce qui touche la viabilité du Sud-Est français. L'on avait estimé nécessaire de s'intéresser à la région jurassienne en même temps qu'à la région alpine; les conditions de l'exploitation des passages alpins étaient en effet, dès lors, étroitement liées à l'état de la viabilité à travers le Jura; cela d'autant plus que le commerce français se trouvait, pour l'exploitation des au-delà des Alpes, en relations actives avec le très important centre de commission que constituait la ville de Genève.

En ce qui touche la région jurassienne, l'on avait ainsi dépouillé les dossiers que voici :

Archives départementales du Doubs. — Série C, nos 139, 140, 143, 144, 145, 156, 160 à 165, 208 à 210.

Archives départementales du Jura. — Série C, nos 280, 286 à 288, 337, 1182.

Archives départementales de l'Ain. — Série C, nos 911, 959, 991 à 993, 1007 à 1010, 1024, 1025, 1037 à 1042, 1047, 1049 à 1055, 1062 à 1080.

Les documents de ces divers cartons avaient paru suffisants pour définir une politique française des routes du Jura, politique particulièrement précisée, lorsque, après nos désastres continentaux de la Guerre de sept ans, le cabinet de Versailles se préoccupa de regrouper plus fortement, sous la clientèle française, les divers petits pays voisins du Royaume, en particulier les pays suisses. Cette politique fut conditionnée, à la fois, et par notre attitude d'intervention grandissante dans les affaires genevoises, et — tout comme la politique savoyarde des routes vers Genève se trouvait alors dominée par la fondation de Carrouge — par la grande entreprise d'une ville nouvelle à fonder à Versoix. En outre, c'est par le Haut-Rhône que le Gouvernement français cherche alors le défaut de la cuirasse de la poli-

tique piémontaise des passages alpins. Le souci des routes vers la région du Léman n'en est dès lors que plus accentué.

Ces documents montrent par ailleurs des compétitions locales, en particulier la longue rivalité de Morez et de Saint-Claude, des Rousses et de la Faucille pour capter les bénéfices du transit sur Genève. Ils présentent aussi le très heureux effort d'aménagement dont le Jura Méridional est l'objet, de 1750 à 1766, et au bénéfice des routes de Lyon vers les pays suisses, de la part d'un remarquable ingénieur du Corps des Ponts, de Saint-André.

Enfin, ils laissent voir comment la pratique des Fermes générales et en Franche-Comté et en pays de Gex (c'est l'affaire de la franchise à laquelle s'intéressa Voltaire) a réagi sur toute la politique française du transit vers la Suisse.

Pour la région alpine, on s'est adressé aux **Archives départementales de l'Isère et des Hautes-Alpes.**

On a, aux Archives départementales de l'Isère, vu la totalité des dossiers du XVIIIe siècle relatifs aux routes, soit 19 dossiers, qui, comme tous ceux de la série C de ce dépôt, n'ont été jusqu'ici l'objet que d'un classement sommaire et se trouvent répartis sous les diverses rubriques de : Généralités, Routes de Grenoble à Lyon, de Lyon aux Echelles, de Valence au Bugey et à Genève, de Grenoble à Briançon, etc..., Ponts, Bacs et Péages.

Ces dossiers, comparés à ceux de même nature des autres fonds départementaux précédemment indiqués, sont beaucoup moins fournis, particulièrement en documents d'ordre économique. Il n'est pas exclu que, dans le reclassement auquel la série est présentement soumise par l'archiviste actuel, ils ne se trouvent corsés et étoffés par l'addition de pièces non encore inventoriées.

Aux Archives départementales des Hautes-Alpes, l'on a consulté, dans la même série C, les n°s 110 à 128.

Rapprochés de ceux des Archives de l'Isère, les documents de ces dossiers permettent d'affirmer le caractère exclusivement

stratégique — mise à part l'utilisation économique toute locale dont elles étaient l'objet - des routes allant de la région du Bas-Dauphiné vers les *passages français des Alpes* [1].

---

[1] Tous les renseignements recueillis dans les différents fonds, tant français que piémontais, analysés ci-dessus n'ont été, on le répète, que très partiellement exploités dans la mise en œuvre qu'on en a faite présentement. L'on se réserve d'ailleurs d'en tirer complètement parti pour un certain nombre de travaux ultérieurs.

DEUXIEME PARTIE DE LA BIBLIOGRAPHIE

L'on entre ici dans l'énumération des documents dont le dépouillement a été, autant que possible, pleinement utilisé pour le travail actuellement présenté. L'on se contentera donc, à leur endroit, d'indications plus sommaires.

Il n'a pas semblé inopportun toutefois de formuler, chemin faisant, à l'occasion de ces documents et à l'intention des amateurs possibles de travaux similaires, quelques remarques d'ordre général quant à l'usage et à l'interprétation des pièces dépouillées.

Période révolutionnaire. — L'on a vu, à la série L des Archives départementales de l'Isère, les numéros suivants : 470, 471, 472, 480, 482 à 498, et, à la même série des Archives départementales des Hautes-Alpes, les dossiers 98 à 102 (Correspondance), 763 *bis* et *ter* (Travaux stratégiques sur les routes), 776^{12}, 776^{13}, 776^{14}, 776^{20}.

En dehors de leur intérêt local, non moins que des précisions de détail fournies par eux et qu'on a essayé de mettre en œuvre, ces dossiers semblent fournir les indications d'ordre général que voici :

Au début de la période révolutionnaire, l'on assiste, en matière de routes, à une effervescence et un déchaînement très marqués de convoitises locales; en particulier, les villes et bourgs qui ont eu ou cru avoir à se plaindre de l'exclusivisme en la matière des chef-lieux de généralité ou des villes particulièrement favorisées par l'Administration monarchique, formulent sur ce point des revendications et des réclamations caractérisées : cette période de début est celle des grands projets locaux.

Assez vite, étant données les circonstances d'ordre général,

P. 50. 51. A propos des dossiers de la série

I de l'Iéna, vous ne donnez que

des titres.

Puis des inventaires généraux

[illegible] [illegible] où on

[illegible] lit plus en savant

une observation neuve :

Le rôle des routes pour les renseignements

du service pour les communications

militaires, mais pas utiles

seulement

J. 6] 50. Vous citez les titres de

la série C ou de la série L sans

dire de quelle nature de

documents il s'agit

cette agitation locale pour les routes s'apaise ou passe à l'arrière-plan; seuls, continuent à être vivement préconisés les très grands projets. Par ailleurs, ce sont souvent les représentants du peuple qui, en la matière, donnent l'impulsion, bornant généralement leurs soins à l'entretien des grandes artères jugées indispensables pour les communications militaires; par ailleurs, le manque de fonds oppose au fonctionnement normal des services de viabilité un empêchement majeur.

Il semblerait toutefois que les opinions traditionnelles sur la complète mise hors d'état des grandes routes à l'époque directoriale auraient besoin d'être vérifiées de très près et très exactement contrôlées par les documents locaux de cet ordre. Il y aurait là, semble-t-il, un intéressant travail de mise au point à faire pour l'ensemble du territoire.

En ce qui concerne les routes piémontaises, les inquiétudes majeures du Gouvernement de Turin, pendant cette période si critique pour lui, ont abouti à leur abandon presque complet; même après les conventions militaires de 1796 donnant aux Français le droit de passage par le Piémont, cette partie de l'administration publique est très délaissée; en ce qui touche en particulier le Cenis, l'on a, à cet égard, quelques indications dans la correspondance contemporaine de l'Intendant de Suse (dossiers 557 à 560, chapitre 57 (Lettres diverses) du 2e classement de la 2e section des Archives d'Etat de Turin).

Le Gouvernement provisoire établi en Piémont sous la tutelle des Français à l'époque directoriale ayant été, lors de la deuxième coalition, transféré à Grenoble, les archives en ont été dispersées et il n'a pas été possible d'atteindre à cet égard les résultats des initiatives de ce Gouvernement, en admettant — chose bien improbable — qu'il y en ait eu.

Périodes consulaire et impériale. — *Archives Nationales.* — *Série* AFIV. — I) L'on a eu communication de la collection des fiches relatives aux arrêtés et décrets consulaires et impériaux touchant les ponts et chaussées et les routes; l'on a pu de la

sorte se reporter aux originaux en plaquettes, souvent accompagnés des rapports annexes; l'on en donnera, dans les notes du travail, l'indication pour chaque décision étudiée de la puissance exécutive.

II) Dossiers 1055, 1056, 1057. — Ce sont les dossiers de la Secrétairerie d'Etat relatifs aux ponts et chaussées; ils comportent, touchant cette partie de l'administration publique, les rapports présentés à Napoléon et par les Ministres de l'Intérieur : Champagny, Crétet, Montalivet, et par les Directeurs des travaux publics: Crétet, Montalivet, Molé. En particulier et à partir de 1810, époque à laquelle l'Empereur manifeste l'intention de souligner par une continuité plus marquée d'attention et une pratique plus méthodique, l'intérêt pris par lui à cette branche de l'organisation administrative [1], les dossiers comportent — et cela jusqu'en 1813, époque à laquelle ces documents se réduisent à des procès-verbaux de carence — les exposés ordonnés en tableaux périodiques des travaux publics poursuivis dans l'ensemble de l'Empire et dont il est possible de suivre dès lors le rythme de l'activité et la ferveur de l'exécution.

Confronté avec la correspondance impériale, cet ensemble de documents permet de fixer les intentions permanentes et les nuances successives de la pensée napoléonienne tant en ce qui touche l'organisation administrative du service, qu'en ce qui concerne (chose plus importante pour notre travail) les fins politiques et économiques visées par la constitution du réseau routier alors poursuivi.

Confrontés avec les dossiers de détail des séries départementales, ces documents soulignent tout d'abord le mode embelli ou atténué sous lequel les faits sont d'ordinaire présentés à l'Empereur; ils décèlent aussi, par l'allure de leurs rédaction et inspiration, les différences de tempérament, de dessein et de

---

[1] C'est du reste alors également son attitude à l'endroit d'autres services d'Etat ou à l'égard de certains problèmes essentiels de la politique générale.

méthode des hauts administrateurs, ministres et directeurs, successivement appelés à régir le service.

Pour étudier l'utilisation économique des passages alpins, l'on a en outre, dans la même série, recouru aux dossiers suivants :

1060, 1061, 1062 (Dossier des manufactures et du commerce).

1707, 1708 (République italienne).

1709, 1710, 1711 et 1712 (Royaume d'Italie, correspondance avec le vice-roi).

1717, 1718 (Correspondance impériale avec divers personnages résidant en Italie).

Série F[12]. — Dans l'intention de situer l'étude du transit par les routes des Alpes dans l'ensemble des transactions commerciales franco-italiennes, l'on a été conduit à recourir aux dossiers suivants de la série F[12], dossiers qui, utilisés déjà par les spécialistes des questions économiques de l'époque impériale, ne paraissent devoir donner lieu ici à aucune remarque spéciale :

Dossiers 501, 502 (chemise 19, *Commerce d'Italie an XIII*, 1806; chemise 22, *Commerce de Trieste;* chemise 24, *Chanvres d'Italie*) ; 509, 510 (chemise 10, *Commerce avec l'Italie*, 1810) ; 512 (dossier 2, *Commerce d'Italie; Tarifs de douane; Missions commerciales de Pommart, Doazan, Félix Lecouteux*, 1806, 1807) ; 513 (statistiques et notes diverses) ; 534 (*Négociations relatives au Traité de commerce de 1808*) ; 535 (*Missions commerciales en Italie* (1806-1811), en particulier celles de Catineau-Laroche en 1811) ; 549, 550 (dossier , *Italie*) ; 620 (dossier 4, *Commerce avec l'Italie*) ; 621, 641, 643 (dossier 6, *Enquête économique dans les départements italiens;* dossier 7, *Commerce avec la Suisse;* dossier 8, *Traité de commerce avec l'Italie, Naples, et projet d'union douanière*) ; 2193 (*Douane du Valais*, 1810).

Série F[1e]. — Au moment de leur annexion au territoire impérial ou de leur prise en charge par l'Administration française, les divers pays italiens ont été l'objet de missions de certains hauts dignitaires chargés de préparer ces changements; il y a eu à ce moment production de rapports dans lesquels sont étu-

diés les divers besoins de ces pays et généralement traitée la question des routes. De la sorte l'on a consulté, dans la série F[1e], les dossiers suivants :

76-80 (relatifs au Piémont; on y trouve en particulier l'original du grand rapport Laboulinière sur la 27e division militaire ; 81 Gênes et Ligurie, et spécialement : dossier 6, *Précis des opérations du Ministre de l'Intérieur à Gênes du 20 au 30 prairial an XIII;* dossier 7, rapport de Champagny *sur les besoins et l'administration des trois départements ligures,* 11 messidor an XIII; dossier 8, *Statistique;* dossier 10, *Divisions territoriales*); 205 (*Suisse et Valais*).

⁂

Les volontés impériales et les directives venues de Paris ont la prétention de régler non seulement les grandes lignes des travaux, mais même les détails d'exécution. En fait, elles ne font souvent que les contrôler de haut et de loin. Préfets et fonctionnaires des Ponts appliqués aux réalisations — à l'élaboration des routes concourent en effet deux catégories distinctes de fonctionnaires, ayant chacune et dès lors une physionomie précise, des méthodes caractérisées et des préoccupations souvent fort différentes — ne sont pas des exécutants purs et simples; le plus souvent ils interprètent, quelquefois ils déforment les instructions supérieures, et la chose s'est d'autant plus vérifiée dans les travaux publics des Alpes et de l'Italie française qu'il s'agissait là de régions situées fort loin du centre de l'Empire.

Il y a donc lieu de chercher à atteindre et la pratique des préfets représentant le pouvoir central, mais aussi « animateurs » des aspirations et des prétentions locales en fait de routes, et celle des fonctionnaires des Ponts, inspecteurs ou ingénieurs chargés des travaux.

Politique des préfets. — Pour apprécier l'exact état d'esprit de

l'opinion locale eu égard aux questions de routes, opinion sur laquelle les préfets ont, en général, assis leur politique personnelle. quand ils en ont eu une, en la matière, l'on a utilisé aussi largement que possible les délibérations des Conseils généraux des départements du Sud-Est (Doubs, Jura, Ain, Léman, Mont-Blanc, Isère, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes) et italiens (Sesia, Doire, Pô, Stura, Montenotte, Gênes, Marengo, Apennins) constituant la région intéressant l'objet de nos études.

Ces dossiers existent à la fois aux Archives Nationales (série F^{1cv}) et dans les dépôts locaux. Parfois, dans ces derniers, les documents se présentent sous une forme un peu plus développée, les procès-verbaux des séances enregistrant non seulement les délibérations et la matière même des vœux exprimés, mais comportant quelques détails sur la discussion même. L'allure d'ailleurs sous laquelle ces dossiers se présentent dans les dépôts locaux est assez diverse; à Chambéry ce sont de beaux registres annexés à la série L; de même à Genève (Fonds français, *Registres du Conseil général du Léman*). Pour les Hautes-Alpes, la série, réglementairement cotée N, est complète; pour l'Isère, les procès-verbaux des premières sessions, rédigés en gros cahiers séparés, présentaient — quand on les a consultés en 1912 — certaines lacunes. Toutes les fois qu'on l'a pu, on a confronté les dossiers de Paris avec les dossiers locaux; mais la chose a été impossible dans certains cas, en particulier pour les départements italiens.

Tels qu'ils sont, ces documents offrent une base indispensable de documentation, mais dont il convient de bien saisir le caractère : ils nous donnent l'état de l'opinion locale dans la forme où les préfets et la majorité des conseillers généraux ont jugé opportun de la présenter à la connaissance de l'Administration supérieure, rien de moins, rien de plus.

Pour apprécier pleinement ce que représentent les décisions et les vœux pris de la sorte, il faudrait pouvoir en faire l'exégèse et atteindre la suite de marchandages et de tractations dont ils sont les aboutissants. Les préfets d'alors ont eu à coup sûr,

quand ils étaient des hommes d'action, une politique personnelle; en vue de faciliter l'action et le jeu de cette politique, ils ont été amenés à lier partie avec certains éléments locaux détenteurs de la richesse et de l'influence et, pour se concilier ces auxiliaires, à les payer en avantages précis; l'ouverture de nouvelles routes, la réparation et l'entretien des anciennes ont tenu le même rôle dans la vie locale que, plus tard, le tracé et la concession des grands chemins de fer et, dans le cadre départemental, des lignes à voie étroite et des tramways sur route. C'est cette combinaison d'intérêts privés et d'action politico-administrative qu'il conviendrait d'atteindre; c'est l'étude de cette combinaison — quand elle est possible — qui fait l'intérêt vrai de telles recherches.

Elle en constitue aussi la difficulté singulière; en règle générale, en effet, c'est sous les espèces de négociations orales personnelles et de correspondances extra-administratives que de telles ententes se sont nouées; or, pas plus que les préfets d'aujourd'hui ne laissent vraisemblablement trace, dans leurs archives, des tractations et pourparlers électoraux auxquels ils peuvent se trouver amenés à donner leurs soins, pas davantage les préfets de l'Empire n'ont, d'ordinaire, fait classer dans les dossiers administratifs les lettres et missives qui nous documenteraient sur les vrais motifs et les exactes raisons de leurs initiatives dans les questions de viabilité [1].

Pour atteindre ces raisons et ces motifs, il serait nécessaire d'étudier toute la politique départementale d'un préfet, d'isoler par ailleurs la personnalité des conseillers généraux, de voir de

---

[1] Quelquefois, pourtant, les préfets d'alors — peut-être à titre de couverture personnelle et pour que subsistât, dans certaines intentions, le témoignage des complicités nouées à cette occasion — ont laissé de tels documents mêlés à des pièces administratives: c'est le cas pour Fourier au moins dans une circonstance : le dossier 76 de la série K des Arch. départ. de l'Isère renferme la correspondance relative à la campagne menée par ce Préfet en liaison avec la famille Périer pour briser la résistance de la haute Administration des Ponts hostile à la route de l'Oisans.

quels intérêts précis chacun d'entre eux a pu être le porte-parole et se constituer le mandataire, de discerner ensuite le groupe régional des intérêts départementaux avec lequel le préfet a cru pouvoir lier partie.

Il ne pouvait être question d'entreprendre, pour étudier l'histoire des routes alpines à cette époque, un travail de cette ampleur; pour deux départements toutefois, les Hautes-Alpes et l'Isère, dont on a été amené, en vue d'autres recherches, à étudier, dans leur ensemble, les archives de l'époque impériale, l'on a pu atteindre à quelques précisions sur ce point. Dans l'un et l'autre de ces départements, la politique des routes a été, aux mains du préfet — qu'il s'agisse de Fourier ou de Ladoucette, — en même temps qu'une fin d'ordre et d'intérêt général, un moyen de gouverner et de tenir en main les éléments d'influence locale sur lesquels le délégué du Gouvernement jugeait avoir intérêt à s'appuyer.

Très vraisemblablement, il en est allé de même pour les départements italiens; une telle recherche, d'ailleurs, aurait à leur endroit un intérêt encore plus grand : dans ces départements, en effet, l'action du préfet était une action éminemment politique, conditionnée par des buts d'ordre général, obligée par ailleurs, en vue d'asseoir le régime français et à défaut d'une opinion publique la plupart du temps inexistante, de ménager fortement certaines personnalités [1], de les avantager même, si possible, en des formes précises. D'où, dans ces départements, un effort certain des préfets pour associer les spéculations des capitalistes locaux à l'ouverture des chemins en même temps qu'à l'acquisition des biens nationaux.

---

[1] En août 1808, le Sous-Préfet de San Remo demande l'ouverture d'une route de Breglio à Vintimille sur le vœu : « en l'absence de tout Conseil d'arrondissement, des maires, des habitants les plus instruits, des principaux propriétaires et négociants de cet arrondissement. » (Arch. des Alpes-Maritimes, S. 24.) C'est l'énumération même des forces d'influences locales auxquelles les Assemblées départementales fournissent d'ordinaire un cadre et que les préfets ont à ménager et à gagner.

En dehors des résultats touchant l'histoire de la viabilité et que l'on a précisés dans le cours de notre travail, l'on ne peut que se borner à signaler ici l'intérêt qu'offrirait une étude approfondie du point de vue indiqué; toutefois, de l'usage qu'on a fait de ces dossiers de Conseils généraux, l'on croit devoir dégager en cette place les constatations d'ordre général que voici : 1° En ce qui touche l'attitude des conseils dans la question des routes, l'on peut, à peu près unanimement et d'un bout à l'autre du régime, suivre la courbe de l'enthousiasme et de la ferveur publique en la matière, courbe presque constamment descendante — avec toutefois peut-être un palier en 1807 et 1808; — très ardents au début et poussés dans cette voie par les préfets, les conseillers généraux laissent de plus en plus apercevoir leur désintéressement, voire leur résistance sur ce chapitre, cela, d'ailleurs, au fur et à mesure que les méthodes financières impériales tendent à faire supporter aux ressources régionales le plus possible des charges de viabilité [1]; 2° dans l'unité départementale, moins factice cependant peut-être que jadis le cadre de la généralité en France et de la province en Piémont, continuent à vivre et à s'opposer de petits pays et des régions diverses : isoler en matière de routes la persistante opposition de ces régions différentes pourrait être un point intéressant dans l'étude de l'activité en ce domaine des Conseils généraux [2].

---

[1] La tendance des Conseils généraux à la fin de l'Empire est d'esquiver le plus possible le concours financier réclamé impérieusement par le Gouvernement ; la chose naturellement ne manque pas d'être vertement relevée : « L'intérêt des départements exige que jamais les Conseils généraux n'offrent de ressources précaires, des fonds dont on ne puisse disposer au moment même où ils sont le plus nécessaires et vous voudrez bien à ce sujet inviter le Conseil général à ne voter que des centimes additionnels pour remplir le contingent de votre département. » Lettre du Directeur général au Préfet des Alpes-Maritimes, 3 avril 1813. Arch. des Alpes-Maritimes. S. 31.

[2] Par exemple, et en ce qui concerne le Mont-Blanc, il est visible qu'il a fallu, pour satisfaire les gens de la Tarentaise, faire quelque chose ou avoir l'air de faire quelque chose pour la route vers la vallée d'Aoste par le Petit-Saint-Bernard. D'où les vœux émis en la matière par le Conseil général et qu'avait préparés une campagne de pétitions locales. Comme type de ces pétitions, la délibération du Conseil municipal d'Aime du 5 mai 1808 (Arch. départ. de la Savoie, L. 1517).

C'est seulement sur l'action des préfets et sur la nature des aspirations locales que nous renseignent les délibérations des assemblées départementales; des dossiers d'un autre ordre nous permettent d'atteindre, en même temps que les initiatives des préfets, celles des ingénieurs, voire même d'isoler l'action de ces derniers; il s'agit, aux Archives Nationales, des dossiers de la série F^{14}.

Série F^{14}. — On a, dans cette série, vu trois catégories de documents : 1° un certain nombre des dossiers (classés par département) relatifs aux travaux de routes, soit ceux concernant les pays alpins et italiens; 2° les dossiers relatifs au roulage des mêmes départements; 3° les dossiers administratifs personnels de certains fonctionnaires du Corps des Ponts.

1° *Des dossiers relatifs aux travaux de routes*, les cartons 769, 770, 809, 837, 838, 955, 968, 969, 975, 980, 991, 995 à 999 [1], 1001, 1002, 1004, 1005, 1006, 1013, 1026, 1027 [1], 1028, 1031, 1032 concernent les routes des Alpes et leurs avenues de chaque côté des monts.

Ces dossiers se présentent sous des allures très différentes; certains numéros comportent, en effet, surtout des documents de comptabilité; d'autres, au contraire, sont formés de rapports, voire de lettres quasi-confidentielles du plus haut intérêt; de cette variété de contenu, les cartons 975 et 1013, tous deux relatifs au département du Pô, offrent les types extrêmes, celui-ci très nourri de documents substantiels, celui-là se réduisant exclusivement à des états de comptes mensuels.

Il semble d'ailleurs que le classement, en ce qui touche les départements correspondant aux territoires aliénés en 1814 et 1815, ne soit inspiré d'aucune vue systématique; il n'est pas à exclure que certains dossiers aient été formés par la juxtaposition, un peu au hasard, de papiers d'origine diverse que certains

---

[1] Les cartons 995-999 et 1026-1027 ont déjà été utilisés par M. Barbey pour son beau travail sur *La route du Simplon*, Genève, 1906.

ingénieurs, repliés sur les territoires de la vieille France, avaient emportés avec eux et qui ont pris place à côté de documents se trouvant normalement dans les bureaux de Paris. Par ailleurs, il est possible que certains autres documents aient été, conformément aux stipulations des accords internationaux, restitués aux nouveaux possesseurs des territoires abandonnés par nous; par là, peut-être, s'expliqueraient certaines lacunes très apparentes.

Au demeurant, les rapports des préfets et des ingénieurs inclus dans ces dossiers nous permettent d'atteindre : 1° les idées préconisées en la matière par les chefs de service des administrations départementales; 2° l'aspect sous lequel ces chefs présentaient la marche des réalisations, au fur et à mesure qu'étaient procurées ces dernières. Dans un cas comme dans l'autre, l'on saisit souvent, par la confrontation des textes, les différences marquées des points de vue et des méthodes des préfets et des fonctionnaires des Ponts. Ces dossiers renferment aussi des documents nous éclairant sur l'intervention, auprès de l'Administration supérieure et des bureaux de Paris, d'influences personnelles ou locales s'exerçant en faveur d'un projet de tracé, au bénéfice d'un entrepreneur ou à propos de tout autre objet; les interventions de cet ordre dont nous trouvons trace le plus fréquemment sont celles des sénateurs en ce qui touche les départements de leur sénatorerie, et surtout celles des fonctionnaires occupant à Paris une haute situation administrative ou judiciaire de n'importe quel ordre (Conseil d'État, Cour des Comptes, etc.), mais originaires de province et s'immisçant souvent au bénéfice des intérêts de leurs compatriotes dans les questions de viabilité.

2° *Les dossiers du roulage* sont cotés 1269, 1270, 1271. Comme ils font l'objet, en annexe de ce travail, d'une analyse toute particulièrement détaillée, on ne croit pas nécessaire d'en parler ici.

3° *Dossiers administratifs personnels des fonctionnaires.*

L'on a eu communication des dossiers des inspecteurs et ingénieurs suivants : Auzillion, Céard, Coïc, D....., Dausse, Derrien, Deschamps, Goury, L....., Rolland, Roussigné, Sevestre, Teulère, soit les plus importants fonctionnaires employés à la construction des routes alpines et à la conduite des travaux de l'Italie du Nord.

C'est là une source assez étroite, mais de grande valeur; beaucoup de documents, en effet, ont un caractère privé, et quoique ayant besoin de ce chef d'être soumis à une critique particulièrement attentive, apportent des indications très intéressantes et parfois singulièrement suggestives.

Si certains dossiers, en effet, ne comportent qu'une indication des promotions, mutations, changements de résidence des intéressés, soit un simple *curriculum vitae* administratif accompagné, quand c'est le cas, de notices généralement plus corsées et plus développées établies à l'occasion de propositions pour la Légion d'honneur, d'autres renferment des lettres personnelles relatives à des faits de service, lettres s'ordonnant parfois en véritables séries et où les intéressés, saisissant, en voie privée, leurs hauts protecteurs et patrons respectifs des difficultés rencontrées auprès de collègues ou de supérieurs hiérarchiques immédiats, se trouvent conduits à fournir sur les entreprises, les marchés, la genèse de certaines affaires, les raisons vraies de l'adoption de tel tracé ou du choix de tels adjudicataires, de très minutieux détails et se piquant de la plus extrême précision. Les adversaires mis en cause dans ces conflits administratifs ayant communément cherché, les uns autant que les autres, à agir par voie personnelle en haut lieu, il est possible de confronter, contrôler et de critiquer les uns par les autres les allégations et les témoignages; c'est par ces lettres surtout que l'on peut, très partiellement d'ailleurs, essayer de suppléer au manque complet des essentiels documents qui seuls permettraient d'atteindre immédiatement un des points les plus intéressants dans l'histoire de la construction des routes, savoir les spéculations des entrepreneurs appliqués aux travaux.

En plus des clartés qu'ils apportent pour l'étude des entreprises elles-mêmes, de tels documents laissent entrevoir, sous l'apparente et déjà légendaire homogénéité du Corps des Ponts, des divisions fort graves, en particulier et pour la période qui nous occupe, une opposition nette entre les vieux praticiens de l'Ecole des Ponts et une génération plus jeune sortie de l'enseignement de l'Ecole Polytechnique. Nous avons de la sorte des détails sur la vie intérieure d'un milieu administratif bien défini.

Les dossiers des fonctionnaires utilisés dans l'Italie française sont intéressants à un autre égard : les ingénieurs nommés aux postes de la Péninsule y sont généralement allés de fort mauvaise grâce; quelques-uns n'ont cessé de demander leur rappel; tous, à leur rentrée en France, ont cherché à se faire compter comme services exceptionnels leurs campagnes italiennes. D'où, dans de nombreuses lettres, de curieux détails sur la vie menée là-bas, les rapports avec la population et les subalternes indigènes, tous détails grâce auxquels il est possible de reconstituer en quelque mesure l'atmosphère coloniale dans laquelle vivaient en Italie les fonctionnaires français; confrontés avec les dossiers d'ordre général, ces détails permettent d'entrevoir et d'esquisser comment l'administration métropolitaine d'alors s'est adaptée à un milieu étranger et y a évolué.

⁂

A ces dossiers des Archives Nationales, les documents des séries départementales apportent d'indispensables compléments.

L'on a consulté, dans les dépôts départementaux, les dossiers de la série S, c'est-à-dire de celle relative aux Travaux publics à dater de 1800.

Il s'agit là d'une série vivante, en quelque sorte, dont le classement et l'ordonnance peuvent, suivant que les besoins et les nécessités paraissent l'exiger, subir des remaniements et des

changements[1]. Dans certains dépôts, les dossiers sont rangés numériquement; dans d'autres, ils sont distribués en groupes ordonnés sous le numéro des routes auxquelles ils se rapportent avec, dans chaque groupe, des rubriques diverses : expropriations de terrains, travaux, alignements, réparations et entretiens, etc...

L'on a étudié cette série pour les départements de l'Ain, de l'Isère, des Alpes-Maritimes et des Hautes-Alpes.

Pour l'Ain, l'on s'est borné aux dossiers permettant d'atteindre l'origine du raccourci Tournus-Chambéry par le Jura Méridional, soit les n°s 76, 274, 415.

Pour les Alpes-Maritimes, l'on a vu les dossiers relatifs aux routes du littoral et du col de Tende, soit les n°s 17 à 31.

Pour l'Isère, on a dépouillé de 1800 à 1815 les dossiers « Travaux » des routes nationales suivantes :

N°s 6. — Paris à Chambéry.
7. — Paris à Antibes.
75. — Chalon à Sisteron.
85. — Lyon à Nice.
90. — Grenoble à Aoste.
91. — Grenoble à Briançon.
92. — Valence à Seyssel.

Pour les Hautes-Alpes, les dossiers du même ordre pour les routes :

N°s 75. — Chalon à Sisteron.
85. — Lyon à Nice.
91. — Grenoble à Briançon.
93. — Valence à Sisteron.
94. Pont-Saint-Esprit à Briançon.

Pour la Savoie, où la série S n'existe pas, l'on a vu dans la

---

[1] C'est ainsi qu'aux Arch. de l'Isère l'ordonnance du fonds qui se trouvait classé numériquement quand on a commencé à le dépouiller en 1912-1913, s'est trouvé remanié pendant la guerre et est présentement classé par routes.

série L qui, s'étendant de 1792 à 1814, absorbe la série précédente, les dossiers 1497, 1508 à 1516 relatifs à la route de Maurienne, et au fonds sarde le n° 2233, donnant d'intéressants détails sur la même voie quand elle fut, en 1815, prise en charge par l'Administration du Royaume de Sardaigne.

Le contenu de tous les dossiers indiqués est très variable : des documents de pure administration (adjudications et expropriations) ou de technicité exclusive (évaluations des travaux, réception de lots, etc.) s'y trouvent mêlés avec des lettres, des rapports présentant souvent, quant à la genèse d'une route, aux incidents de construction et d'exploitation, à la nature des pays traversés, à l'usage fait des voies de communication et même quant à tout un ensemble d'autres questions annexes, des précisions fort intéressantes. A titre d'indication, l'on reproduit ici l'analyse sommaire de deux des liasses du fonds des Hautes-Alpes, l'une et l'autre relatives à la route par le Mont Genèvre (n° 94), catégorie Travaux, et qui, par leur variété même, ont paru offrir un bon type de certains de ces dossiers de la série S des fonds départementaux.

Première liasse analysée. — Route n° 94. — Travaux. — Chemise n° 1, an VIII, an XIII. — *Correspondance de l'ingénieur, des officiers généraux de l'armée d'Italie, du Ministre et autres sur les réparations à faire à la route de Briançon pour assurer le passage de l'artillerie des convois, sur le projet d'ouverture de la route du Mont Genèvre.*

Chemise n° 2, an IX, an XII. — *Correspondance et adjudication pour les réparations du pont de Serres.*

Chemise n° 3, an IX. — *Correspondance et adjudication pour les réparations de divers ponts.*

Chemise n° 4, an IX. — *Soumissions pour les travaux de Gap à Briançon.*

Chemises n°s 5 et 6, ans IX et X. — *Adjudications diverses.*

Chemise n° 7, an IX, an XIII. — *Correspondance des ingénieurs, de la Préfecture et du Sous-Préfet de Briançon sur l'ou-*

verture de la route du Mont Genèvre, sur les travaux exécutés, sur les travaux faits par les communes.

Deuxième liasse analysée. — Route n° 94. — Travaux. — An XII à 1813. — *Correspondance des ingénieurs, des sous-préfets de Briançon et maires du département sur l'exécution des travaux de l'obélisque du Mont Genèvre. Plan, devis, adjudications, état des travaux.*

Lettres de M. Charbonnel rendant compte de son voyage à Turin et de son entrevue avec le prince Louis pour le décider à rentrer en France par le Mont Genèvre (1804).

Etat des dépenses faites par les membres du Conseil général (1804).

Etat des dépenses faites par les membres du Conseil général envoyés en mission auprès de l'Empereur à Milan, au printemps de 1805, pour lui demander de faire retour en France par les Hautes-Alpes; compte général de la dépense présenté au Conseil général.

Comptes et correspondances des maires pour les sommes prises sur les fonds des communes pour l'érection de l'obélisque. Approbation par le Ministre de ce détournement de fonds.

Les documents de cette série permettent, plus que ceux des Archives Nationales, de descendre dans des détails précis touchant l'ouverture, la construction et l'usage des routes.

Quels désirs locaux soulèvent les questions relatives aux routes? Quels intérêts et convoitises locales individuelles ou collectives se donnent-elles carrière pour solliciter l'ouverture d'une voie d'usage régional, ou pour influer dans un sens déterminé sur les conditions d'exécution d'une grande artère, décidée par le Gouvernement et la haute Administration? A ces questions, certains des documents classés ici peuvent fournir une réponse. De nombreuses pétitions émanant des communes ou des cantons, des lettres des personnalités locales influentes se rencontrent en effet dans ces dossiers et permettent de discerner quels éléments le préfet a dû concilier et discipliner avant de faire état en haut lieu des vœux de son département.

Dans quelles conditions une route s'exécute-t-elle? A ce point de vue, des lettres et rapports préfectoraux permettent quelquefois d'atteindre les luttes déchaînées autour des adjudications; par ailleurs, des rapports d'ingénieurs donnent parfois des détails précis et circonstanciés sur les relations de l'Administration avec les entrepreneurs et les ouvriers, et, quant au nombre et à la nature de ces derniers, d'intéressantes précisions.

Dans quelles conditions une route est-elle exploitée? De quel genre de transports est-elle le siège? Quelles intrigues sont nouées pour tirer parti du roulage? Dans cet ordre de faits, les renseignements — moins nombreux — ne sont pas absents pourtant et l'on peut, dans les dossiers, glaner pas mal de choses sur le rythme et l'intensité du trafic.

⁂

En ce qui touche les routes du revers oriental des Alpes et de l'Italie du Nord à la même époque, des dossiers correspondant avec quelque nuance à ceux de la série S des fonds départementaux français se trouvent aux divers dépôts de Turin.

Section I. — Dans la partie de cette section consacrée à l'époque française, il existe, sous le n° 9 : « *Travaux publics* », un petit lot de papiers qui semblent se rattacher à l'activité du secrétariat du prince Borghese, gouverneur général des départements piémontais; on a eu aussi, par l'effet d'une mesure de bienveillance, communication d'un groupe de papiers rangés sous la rubrique : *Routes : papiers à classer des années 1800 à 1815.*

En outre, et bien qu'en principe la communication des archives du Royaume de Sardaigne à dater de 1815 ne soit pas dans les usages, l'on a pu, à titre d'exception toute gracieuse, accéder à un dossier extrêmement important pour l'histoire du Cenis et annexé à cette partie du dépôt. C'est un très volumineux carton

dénommé « *Busta* » (Enveloppe, *n° 12*, classé dans les Archives du Ministère des Travaux publics à la subdivision : Papiers de l'ancienne Direction (Azienda) de l'Intérieur, sous la rubrique : « *Strada Reale di Francia* » (Route royale de France) et exclusivement composé de pièces de l'époque impériale.

L'on n'a pu avoir de précisions sur l'origine de ce dossier qui semble avoir été formé de documents de caractères fort disparates; peut-être provient-il de la réunion dans un même carton de pièces différentes abandonnées, lors de l'évacuation en 1814, par les fonctionnaires français. Par leur nature, certains de ces papiers, relatifs aux difficultés des adjudications premières et aux conflits des ingénieurs entre eux ou avec les entrepreneurs, semblent avoir constitué, à l'inspection de Turin, comme un dossier secret des travaux du Cenis.

Section II. — A ce dépôt, se trouvent et les papiers de l'Administration centrale du Piémont, à la tête de laquelle se succédèrent Jourdan et Menou, et ceux de l'Administration préfectorale du Pô. Les dossiers relatifs aux routes sont, au fonds « *Administration Générale* » à la rubrique : *Article 173 : routes, ponts et digues* (liasses rangées chronologiquement), et au fonds « *Administration Départementale du Pô* » à la rubrique *Catégorie 6, article 8* (liasses rangées chronologiquement).

Les dossiers de l'Administration centrale offrent l'intérêt de permettre d'atteindre les efforts de l'Administration consulaire à ses débuts pour reprendre en mains, après la série de temps troublés vécus par l'Italie du Nord après 1796, les services publics essentiels et le souci apporté dès le début par elle à la question des routes des Alpes.

Pour l'utilisation économique des routes et plus particulièrement celle du Cenis à laquelle on a consacré une plus spéciale étude, l'on croit opportun de mentionner ici, à côté des cartons parisiens des séries AFIV, F[12] et F[14], les dossiers des dépôts régionaux précités tant français qu'italiens, où l'on a rencontré des éléments de documentation.

Ces dossiers sont : 1° Archives départementales de la Savoie, série L, dossiers 430, 1068, 2115 et fonds sarde, 571; 2° Archives de Turin, section II, fonds de l'Administration générale française, article 92, *Douanes;* articles 174 et 175, *Postes, Postes aux chevaux.*

Il convient aussi d'indiquer les dossiers consultés relativement aux hospices de montagne, une annexe immédiate des routes des Alpes en même temps qu'une des plus originales réalisations de l'époque consulaire et impériale. Ce sont les suivants : Archives de Turin, section II, fonds de l'Administration générale française, article 154, *Hospice du col de Tende;* article 155, *Hospice du Saint-Bernard;* article 156, *Hospice du Cenis* (4 cartons); article 157, *Hospice du Mont Genèvre;* Archives départementales de la Savoie, fonds sarde, n°s 572 (relatif à l'auberge de Lanslebourg), 573 (relatif au Mont Cenis même); Archives départementales des Hautes-Alpes, série X, n°s 37 et 38 (relatifs à l'hospice du Mont Genèvre).

Manuscrits de la Bibliothèque de l'Ecole des Ponts et Chaussées de Paris. — L'on a consulté dans ce dépôt, touchant les travaux de l'époque impériale, les numéros suivants dont certains, à côté d'indications d'ordre technique, renferment, sur la construction des routes alpines, certains détails d'ordre général.

N° 452. Bruyère, *Voyage d'Italie entrepris sur l'ordre de l'Empereur en l'an XIII.*

N° 771. Gagnieu, *Travaux des Piémontais dans le département des Alpes-Maritimes* (an V).

N°s 776, 778, 779. Prony et Sgansin, *Rapports aux Directeurs généraux de divers travaux publics du Royaume d'Italie* (1808). *Correspondance, instructions, lettres de MM. Sgansin et Prony.*

N° 1355. *Plans du Mont Genèvre, du Mont Viso; projets de routes* (ans X et XIV).

N° 1377. Chartron, *Mémoires sur la grande route de France en Italie, Précis du mode de construction suivi par les ingénieurs piémontais.*

N°s 1378 et 1379. Derrien, *Rapports sur la route du Mont Cenis* (1810, 1814).

N° 1380. Prony et Sganzin, *Rapports sur la route du Simplon.*

N° 1386. Nehour, *La route du Lautaret en 1816.*

Papiers de Dausse à la Bibliothèque de la ville de Grenoble. — L'ingénieur Dausse, de son long séjour à Grenoble, avait contracté des attaches dauphinoises que son fils, comme lui ingénieur au Corps des Ponts, resserra encore. Les papiers du père et du fils furent, en partie seulement et après des vicissitudes diverses, donnés à la Bibliothèque de Grenoble où ils forment la matière de plusieurs cartons.

Ingénieur en chef de l'Isère de 1791 à 1802, directeur des Ponts et Chaussées dans les départements piémontais de 1802 à 1806, ayant, après sa nomination à l'inspection divisionnaire de Grenoble, conservé un contrôle officieux sur les travaux du Cenis et du Genèvre, Dausse a été, toute l'époque consulaire et impériale durant, un des spécialistes les plus qualifiés des routes des Alpes. Les papiers de lui possédés par la Bibliothèque de Grenoble sont presque exclusivement des brouillons ou des doubles de rapports administratifs relatifs aux routes tant de l'Oisans que du Cenis et du Genèvre. Ses lettres privées ont été, par un geste tout à fait regrettable, détruites en presque totalité. Il subsiste néanmoins quelques épaves du plus haut intérêt de sa correspondance personnelle avec l'inspecteur Rolland.

Ces papiers forment les numéros suivants : R 2336, 7219, 7231 à 7234, 7825 à 7828, 7830, 7831, 7799, 7800, 7801.

BIBLIOGRAPHIE DES TRAVAUX IMPRIMÉS

L'on s'est demandé s'il convenait de mentionner ici, à l'occasion de l'étude d'un point très spécial, les nombreux travaux (tant livres qu'articles de revue) relatifs à l'histoire générale de la France, des pays helvétiques et des Etats italiens à l'époque napoléonienne, et consultés avec fruit pour l'élaboration de notre étude sur les grandes routes impériales des Alpes.

Il a paru, à la réflexion, qu'il serait d'une plus stricte méthode de se restreindre à l'indication des ouvrages imprimés de caractère plus particulier et se rapportant très directement à l'objet de nos recherches.

C'est donc à dessein que l'on n'énumérera ici ni les ouvrages de Carutti, Bianchi, Rota, ni ceux, capitaux, de Prato et Einaudi, relatifs à l'histoire piémontaise et lombarde du XVIIIe siècle; ni ceux de Dubois-Melly, de Cérenville et Chapuisat (ceux-ci de toute particulière importance) touchant l'histoire génevoise et helvétique; pas davantage ne retient-on ici, autrement que pour souligner les services considérables rendus par eux, les travaux bibliographiques de M. Bourgin, les études de MM. Guyot, Driault, Pingaud, touchant la diplomatie française de l'époque révolutionnaire et impériale ou relatives à l'Italie française, les études économiques de MM. Paul Masson et Charles Schmidt, celles de Vignon et de M. Lecaconnoux sur les voies de communication et les moyens de transports. Mais l'on considère comme un devoir d'élémentaire gratitude de déclarer bien haut que, sans cet ensemble documentaire, la présente étude aurait été impossible.

Les limites de cette bibliographie d'imprimés étant ainsi précisées, l'on a divisé les ouvrages retenus en trois groupes : 1° les traités d'ordre technique et les travaux historiques se rap-

portant directement aux routes de montagne et à leurs annexes; 2° les ouvrages de statistique se rapportant aux départements traversés par ces routes; 3° les relations de voyages et descriptions pittoresques portant sur les mêmes régions.

I. Travaux d'ordre technique; études historiques relatives aux routes de montagne.

De la Millière, *Mémoires sur le département des Ponts et Chaussées* (avec réponse au mémoire de M. de la Millière). Imprimerie Royale, 1790, 2 volumes.

Des chemins et des moyens les moins onéreux au peuple et à l'Etat de les construire et de les entretenir en France. Paris, 1781 et 1789, 2 volumes.

Mahuet, *Mémoire sur l'entretien des routes commerciales du Royaume présenté à l'Assemblée Nationale.* Paris, 1790.

Guisan, *Observations sur la construction et l'entretien des chemins, notamment de ceux de traverse.* Berne, 1800.

Ministère de l'Intérieur, *Rapports et projets sur les Ponts et Chaussées.* 1806.

Courtin, *Travaux des Ponts et Chaussées depuis 1800.* Paris, 1812.

Eloge historique de Mathieu Bonnafous, entrepreneur de roulage au Cenis. Lyon, 1805.

Derrien, *Notice historique et descriptive sur le Mont Cenis.* Angers, 1816.

Céard (Nicolas), *Mémoires et observations critiques sur la route du Simplon.* 1820.

Polonceau, *Observations sur le mémoire relatif à la route du Simplon adressé à M. Dupin par M. Céard.* Versailles, 1821. (Discussion polémique en réponse à la publication précédente.

Céard (Robert), *Souvenirs des travaux du Simplon.* Genève, 1837.

Ponget (P.), *Notice sur les routes du pays de Gex* (dans « Mé-

moires et documents » publiés par la Société d'Histoire et d'Archéologie de Genève. Tome VIII, 1857).

IMESCH, *Zur Geschichte Des Simplonpasses*. Brigue, 1904.

BARBEY, *La route du Simplon*. Genève, 1906 (travail de la plus grande valeur, à base de stricte documentation d'archives).

FRANCOZ, *Histoire de dom Gabet, abbé général du Mont Cenis et du Mont Genèvre*. Lyon, 1879 (ouvrage écrit en forme hagiographique et sans critique, mais pour lequel ont été utilisés certains papiers privés).

DE LA VALETTE, *Les établissements généraux de bienfaisance placés sous le patronage de l'Impératrice : monographies présentées à Sa Majesté* Napoléon III. Imprimerie Impériale, 1867 (ouvrage intéressant pour le Genèvre).

II. Ouvrages de statistique concernant les départements traversés par les routes; mémoires des préfets.

Doubs, *Statistique générale de la France, département du Doubs*, par le préfet DEBRY. Paris, an XII.

Ain, *Statistique générale de la France, département de l'Ain*, par le préfet BOSSI. Paris, 1808.

Léman, *Dictionnaire historique et statistique des départements du Mont-Blanc et du Léman*, par GRILLET. 3 volumes. Chambéry, 1807.

Mont-Blanc, *Statistique du département du Mont-Blanc*, par le préfet SAUSSAY. Paris, an IX.

Statistique générale de la France, département du Mont-Blanc, par le préfet de VERNEUIL. Paris, 1807.

Isère, *Annuaire statistique ou almanach général du département*, an IX-1813 (12 volumes), par BERRIAT-SAINT-PRIX, en particulier an XII (pages 165-170) et 1810 (pages 113-119).

Description générale du département de l'Isère, par PERRIN-DULAC. 2 volumes. 1806.

Hautes-Alpes, *Mémoire sur la statistique du département des Hautes-Alpes*, par le préfet BONNAIRE, an IX.

Mémoires pour la ville de Gap sur l'établissement projeté des routes du Lautaret et de la Croix-Haute (signé Blanc, maire, mais rédigés par le secrétaire général Farnaud). Gap, an XII.

Annuaires départementaux des Hautes-Alpes, ans V à IX, ans XII à 1808 (ceux des ans XII, XIII et de 1806 par Farnaud).

Chaix, *Topographie, économie politique et statistique de la sous-préfecture de Briançon.* Paris, 1816.

Faure, *Statistique rurale et industrielle de l'arrondissement de Briançon.* Gap, 1823.

Ladoucette, *Histoire, antiquités, usages, dialectes des Hautes-Alpes, par un ancien préfet.* Paris, 1820 (ouvrage composé avec des matériaux rassemblés à l'époque du Premier Empire [1]).

Départements étrangers :

Rapport politique et administratif sur les départements de la 27e Division militaire, par Laboulinière. Paris, an X.

Annuaire statistique du Pô. Imprimerie Italique, Turin, an XI.

Annuaire statistique pour le département du Pô, 1811 (pages 233 et suivantes). Aperçu sur le commerce, l'industrie, les arts et les manufactures du Piémont, dédiés à Alexandre Lamoth, par Grassi, chef de division à la préfecture.

Statistique des provinces d'Acqui, d'Oneille et de Savone et de la partie de la province de Mondovi formant l'ancien département du Montenotte, par le comte Chabrol de Volvic. 2 volumes, Paris, 1824.

Description statistique du Simplon ou de la ci-devant République du Valais, par Schiner. Sion, 1812.

La réunion du Valais à la France brochure anonyme publiée en 1816 à Lyon par Derville-Malechard, ancien préfet du Sim-

---

[1] La première édition de cet ouvrage fut publiée sous le voile de l'anonymat, ce ne fut pas le cas pour les deux éditions ultérieures, sensiblement augmentées d'ailleurs, qui parurent sous un titre légèrement modifié : *Histoire, topographie, antiquités, usages, dialectes des Hautes-Alpes.* 1 volume et 1 atlas, la deuxième en 1833 et la troisième en 1848.

plon, et où sont publiés des extraits d'actes et de correspondances officielles).

Mémoires du comte de Rambuteau, ancien préfet du Simplon, publiés par son petit-fils. Paris, 1905.

Pour l'ensemble du territoire :

PEUCHET et CHANLAIRE, *Description topographique et statistique de la France*, 3 volumes, 1810.

Les précédents ouvrages sont naturellement de très divers caractères; il convient de mettre hors de pair les volumes de la grande statistique, en particulier et en ce qui touche les routes celui signé par Bossi [1].

Pour être moins développées, certaines de ces autres publications, presque toutes d'origine administrative, ne sont pas sans intérêt pour les questions qui nous occupent.

Mais les unes comme les autres ne présentent guère qu'une vérité, la vérité officielle, celle que le préfet entend accréditer et répandre; en particulier, ces publications tendent presque toutes à représenter l'opinion départementale formant bloc pour certaines revendications ou unanime sur un programme routier déterminé, alors que, dans la réalité, sur ces revendications et ce programme, l'union était souvent fort loin d'être faite.

Il convient d'isoler toutefois à cet égard deux numéros de cette liste :

1° Les mémoires du comte de Rambuteau qui, en raison même de leur caractère, comportent sur les dessous de l'Administration française en pays étranger et sur les méthodes de certains ingénieurs de précieuses révélations;

2° Les travaux de Chabrol de Volvic sur le Montenotte : c'est un cadre dans lequel l'ancien préfet a placé toutes sortes de documents administratifs rassemblés par lui pendant son séjour

---

[1] Bossi ne fut qu'un prête-nom. Le travail fut fait dans les bureaux de la Préfecture de l'Ain. Le dossier M. 86 aux Arch. départ. de Bourg est constitué par les matériaux de la statistique.

en Italie et dont certains, tels les rapports sur le port de la Spezzia, débordent les limites du Montenotte. Du fait même que Chabrol, au moment où il a publié son livre, se trouvait vis-à-vis de ses anciens administrés devenus étrangers à la France, dégagé de toute contingence, il a pu, plus largement que d'autres fonctionnaires, laisser voir ses idées et ses conceptions personnelles.

III. Récits de voyage et descriptions pittoresques concernant la région des Alpes Occidentales.

Roux-La Croix, *Statistique du Briançonnais en 1747*, publiée par J. Roman. Gap, 1892.

Brunet de Largentière, *Le Briançonnais en 1754* (Annuaire de la Société des Touristes du Dauphiné, 1892).

Dentand et Deluc, *Relations de différents voyages dans les Alpes du Faucigny*. 1 volume, Maestricht, 1776.

Pajot de Marcheval, *Tournée dans le Briançonnais, par l'intendant Pajot*, 1762 (Annuaire du Club Alpin français, 1898).

Colaud de la Salcette, *De Grenoble..... à Saint-Jean-de-Maurienne en 1784* (Annuaire de la Société des Touristes du Dauphiné, 1888).

Pison du Galland, *Voyage de Grenoble à la Tarentaise et à la Valdoste*, 1788 (même publication, année 1894).

Bourrit, *Description des Alpes pennines et rhétiennes*. Genève, 1781.

Crétien de Loge, docteur de Montpellier, *Discours historiques sur le Mont Saint-Bernard*, 1789.

Lavallée, *Voyage dans les départements de la France (Isère, Hautes-Alpes et Mont-Blanc)*, 1793.

Lalande, *Voyage au département du Mont-Blanc* (dans Magasin encyclopédique), 1796.

Le Quinio, *Voyage dans le Jura*, 1801.

Albanis de Beaumont, *Description des Alpes Grecques et Cottiennes*. Paris, an XI, 2 volumes.

Papon, *Voyage dans le département des Alpes-Maritimes.* Paris, an XII.

Bourrit, *Description des cols et passages des Alpes.* Genève, 1803.

De Saussure, *Voyage dans les Alpes, 1796-1803.* Neuchâtel, 8 volumes, 1804.

Di Velo di Giambattista, *Dei passagi alpini con un opuscolo sulle fisiche revoluzioni delle Alpi.* Milan, 1804.

De Labédoyère, *Journal d'un voyage en Savoie et dans le Midi* (en 1804 et 1805). Paris, 1807.

Denina, *Tableau de la Haute-Italie.* Paris, 1805.

Lory, *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon.* Paris, 1811.

Mallet, *Lettres sur la route de Genève à Milan par le Simplon.* Genève, 1810.

Millin, *Voyage dans les départements du Midi* (3 volumes et 1 atlas, 1807) et *Voyage en Savoie, Piémont, Nice, Gênes* (voyage fait partie en 1805 et partie en 1811). Paris, 1816.

Fodere, *Voyage dans les Alpes-Maritimes en l'an XI.* Paris, 1821.

Dans cette catégorie d'imprimés se rencontrent, plus encore que dans la précédente, des travaux de mérite et de valeur tout à fait différents : certains ont un caractère purement pittoresque; d'autres visent surtout à une description d'ordre presque exclusivement physique; il en est qui ont un caractère marqué de banalité, voire de puérilité; d'autres comportent de la part de leurs auteurs un effort de documentation, effort, pour certains, confus et peu averti (c'est le cas pour le travail de Fodéré); quelques-uns, enfin, relèvent d'esprits avisés et ouverts à des préoccupations vraiment intelligentes; c'est le cas des travaux de Millin qui, par exemple et pour ne citer que ce trait, a bien vu les changements opérés dans l'intervalle de ses deux passages en Maurienne et note, lors du second, la transformation créée dans les gîtes d'étapes et les bourgs du fond de la vallée par l'intensité du roulage causée par le blocus continental.

ANNEXE

DOCUMENTS DE L'ENQUÊTE DE 1811 SUR LE ROULAGE RELATIFS AUX DÉPARTEMENTS DU SUD-EST FRANÇAIS ET DE LA HAUTE ITALIE FRANÇAISE

L'ENQUÊTE DE 1811 SUR LE ROULAGE

Sous le Premier Empire et du fait du blocus continental, les conditions de la circulation des marchandises subirent, on l'a souvent remarqué, un changement considérable, l'impossibilité d'user des routes de la mer donnant alors au trafic par les fleuves et les voies de terre une intensité et une ampleur tout à fait caractérisées. L'Administration impériale ne pouvait manquer de s'intéresser à la chose et, de fait, elle se préoccupa à diverses reprises du sort nouveau fait à la circulation; elle se proposa tout d'abord de prendre, des changements survenus, une vue plus précise; en outre, et par un point de vue bien naturel chez les fonctionnaires de ce régime strictement interventionniste, elle agita la question de savoir s'il ne convenait point, sur cette branche en pleine extension de l'activité nationale, d'asseoir fortement le contrôle de l'Etat [1].

---

[1] On lit dans une *Note anonyme pour S. M.* de la fin de janvier 1811 (Arch. Nat. AFiv 1062) : « Les commissionnaires de roulage exécutent leur profession

C'est le premier souci qui conduisit « le Bureau des informations administratives et de statistique du Ministère de l'Intérieur » à entreprendre en la matière des recherches et des enquêtes assez longuement et attentivement poursuivies. En 1809, ce Bureau porta son effort à se documenter sur les conditions de la navigation intérieure; deux ans plus tard, reprenant et élargissant le cadre de ses investigations, il faisait tenir par les préfectures, aux administrations municipales des villes et gros bourgs, une lettre-circulaire en date du 4 juin 1811 se présentant sous la forme d'un questionnaire fort détaillé et dont on trouvera plus loin la reproduction. L'envoi du document, par lequel étaient réclamées des précisions à la fois sur le roulage routier et sur la batellerie, s'échelonna sur tout le courant de l'été 1811; par ailleurs, les réponses arrivèrent à intervalles très irréguliers. Certains maires, et parmi eux quelques-uns de villes fort importantes, n'ayant pas répondu tout d'abord ou n'ayant donné que des indications jugées insuffisantes, il fut nécessaire de stimuler le zèle des nonchalants et des retardataires; de la sorte, certaines parmi les réponses ne parvinrent à Paris que très tard dans l'année 1812; certaines ne vinrent jamais.

Les documents de cette enquête — auxquels étaient joints ceux qui avaient été recueillis en 1809 sur le fait de la navigation fluviale — se trouvaient en 1913 — date à laquelle on les a dépouillés aux Archives Nationales — rangés suivant l'ordre al-

---

sans régie... et quelquefois infidèlement... leur nombre (de ceux qui s'occupent de roulage) est très considérable et ne peut être surveillé dans ce moment où presque tous les transports marchent par terre et où la surveillance serait nécessaire. » Montalivet, sur la demande de l'Empereur, fournit un rapport sur la question (25 mars 1811. *Ibid.*). Il s'attacha à réfuter les allégations de la note anonyme touchant la nécessité d'une réglementation plus étroite, et se prononça nettement en faveur du maintien de la libre concurrence. Il n'est pas exclu — comme j'ai cru pouvoir en développer l'hypothèse (*a*) — que le rapport de Montalivet pleinement favorable au maintien du statu quo n'ait été inspiré au Ministre par son cousin Lacroix-Saint-Pierre, attaché à son cabinet et qui allait bientôt devenir le gendre de M. de Nanteuil, un des principaux propriétaires des « Messageries impériales ».

(*a*) *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne*, chapitre VI.

phabétique des départements dans les trois cartons, 1269, 1270, 1271, de la série F^{14}. De ces cartons, le premier contenait 57 dossiers départementaux (de l'Ain au Jura); le second, 40 (des Landes aux Pyrénées-Orientales); le troisième enfin, 41 (du Bas-Rhin à l'Yonne); les dossiers, au nombre total de 128, accusaient donc quelques manquants, soit que les dossiers absents n'aient jamais été, faute de réponses, constitués, soit qu'ils aient disparu postérieurement à leur constitution. Pour la région à laquelle on s'est intéressé, manquaient de la sorte les dossiers Simplon et Sesia [1].

Au point de vue matériel, ces dossiers se présentent sous les espèces suivantes : quelques-uns relativement volumineux, ceux par exemple du Nord et de la Loire-Inférieure. C'est le petit nombre. La grosse majorité, au contraire, de dimensions sensiblement plus restreintes, ne comprenant au plus que 8 ou 9 pièces, dont la bonne moitié négatives ou par trop sommaires.

Le fond même des réponses varie en général beaucoup suivant qu'elles émanent des maires de villes vraiment importantes ou des maires de petites localités. Certains maires de grandes villes, on l'a dit, n'ont apporté qu'un assez faible enthousiasme à renseigner, en la matière, le pouvoir central; quelques-uns même ont visiblement, quelles qu'aient été leurs raisons, cherché à éluder ce qu'on attendait d'eux; mais qu'ils aient répondu de façon complète ou qu'ils se soient contentés d'un minimum d'indications, ils apportent toujours des renseignements précis et clairs, même quand ces renseignements sont insuffisants. Au contraire, certains de leurs collègues de petites localités n'ont donné assez souvent que des informations négatives ou confuses ou très insuffisamment précisées, se sont perdus en digressions oiseuses ou ont exposé des faits ne se rapportant que d'assez

---

[1] Pour le Simplon, il est probable qu'en raison des difficultés rencontrées à organiser l'administration municipale dans ce pays récemment annexé, la circulaire ne fut pas envoyée ou ne donna lieu à aucune réponse; pour la Sesia, l'absence du dossier est très regrettable, parce que nous privant des détails relatifs au grand centre de marchandises qu'était devenu Vercelli.

loin à l'objet de l'enquête; en particulier, quelques-uns ont jugé l'occasion favorable pour formuler, en matière de viabilité, des réclamations et des récriminations, quelquefois fort aigrement présentées.

De ces dossiers départementaux, on avait — pour étudier la circulation sur les routes des Alpes et leurs avenues — dépouillé une trentaine environ, tous relatifs aux départements de la région montagneuse du Sud-Est français et de la Haute-Italie. On a cru qu'il pouvait y avoir quelque intérêt, sinon à reproduire textuellement ces dossiers, du moins à donner une analyse *des réponses les plus significatives contenues par eux.*

Bien que ces documents se suffisent en quelque sorte à eux-mêmes et ne semblent pas nécessiter un très abondant commentaire, l'on a cru opportun de donner comme préliminaire à cette analyse quelques indications d'ordre très général relatives au mécanisme et à l'organisation des transports de marchandises à cette époque, tels du moins que cette organisation et ce mécanisme semblent ressortir des documents de l'enquête même.

⁂

Le premier caractère à noter est, semble-t-il, l'extrême dispersion du roulage élémentaire : chaque petite ville ou bourgade possède, en effet, un ou deux voituriers quand, située en plaine, elle est desservie par des routes faciles, et, quand elle est dans une région montagneuse de viabilité sommaire, sept ou huit muletiers. Par ces muletiers et voituriers se trouvent assurées les relations strictement locales, les indispensables échanges et transports à destination, dans un rayon limité, des agglomérations de même importance, et surtout les rapports avec la ville un peu plus commerçante et peuplée qui approvisionne en mercerie, droguerie, denrées coloniales, épicerie exotique les bourgades de son voisinage; il s'agit là, en somme, d'une forme du

roulage embryonnaire et comme inorganique, telle qu'elle peut se présenter encore aujourd'hui dans les pays non desservis par les voies ferrées; encore y a-t-il lieu de remarquer que ces dernières, même à l'endroit des régions qu'elles n'atteignent point directement, introduisent, par le jeu des correspondances, quelque régularité et quelque discipline, qualités tout à fait inconnues alors à ce petit charroi.

A ce roulage élémentaire se superpose celui qui a pour but d'écouler, vers le dehors, les produits du pays donnant lieu à une véritable exportation et introduits dans la circulation interrégionale. C'est ici qu'apparaît la liaison étroite, soulignée d'ailleurs par le texte même du questionnaire officiel, entre les maisons de roulage et les maisons de commission.

Dans chaque agglomération faisant figure de centre pour un petit pays caractérisé par sa production, existent un certain nombre de maisons qui se sont donné pour but de rassembler, en vue d'en trafiquer, le ou les produits du terroir susceptibles d'être vendus au dehors, et cela qu'il s'agisse de produits strictement agricoles — telles les noix de Savoie et de Dauphiné, les amandes des Basses-Alpes, les huiles de Provence — ou de produits issus d'industries semi-rurales, draps des Préalpes à moutons du Royannais et du Diois, toiles du Graisivaudan et du Voironnais. Ces maisons, une fois rassemblés dans leurs entrepôts les produits sur lesquels elles opèrent, avisent aux moyens de les faire exporter au moins jusqu'au plus grand centre de concentration voisin; parfois, lors de l'expédition qu'elles en font, elles ne se refusent pas, pour arrondir ou compléter leurs chargements, à prendre par surcroît, le cas échéant, d'autres produits que ceux de leur spécialité stricte.

Ces maisons, d'ailleurs, ne se constituent pas en général une organisation de transports qui leur appartienne en propre; elles s'adressent soit à des propriétaires de chevaux et voitures circulant sur une route donnée, soit et surtout à des paysans qui, une fois les travaux des champs terminés, cherchent à tirer parti de leurs bêtes et s'emploient aux transports, ou qui, ayant

à effectuer des voyages pour leur compte propre, cherchent l'avantage de contre-voitures pour ne pas effectuer à vide l'aller ou le retour; c'est ainsi que les laines, cuirs, peaux, noix de l'Embrunais et du Gapençais descendent vers la Provence par le moyen des muletiers du Briançonnais et du Queyras allant faire, dans la région de la Basse-Durance, la provision de vins de leurs villages.

Toutefois, certaines maisons de commission plus importantes ou plus entreprenantes se sont souciées, en vue surtout de la régularité des transports, de se constituer un personnel d'équipages, de voituriers et de charretiers; précisément pour nourrir et pour régulariser cette activité, elles se chargent normalement, à côté de leurs propres expéditions, des transports d'autre nature. Ce sont elles qui font figure de maisons spécialisées dans les affaires de transport. Mais c'est bien rarement que, dans les petits centres, se fait la séparation radicale entre les deux ordres d'activité et que l'on trouve des maisons ne faisant que le roulage. Au reste et parfois, les maisons mêmes ayant leur transport organisé pour leur compte ne parviennent pas, à certains moments, à assurer la totalité des envois dont elles ont pris la charge; elles recourent alors, en appoint, au service des paysans, voituriers ou muletiers, utilisés par les autres commissionnaires et qui leur constituent, à elles-mêmes, un personnel supplémentaire et en quelque sorte hors cadre. De cet indispensable rôle tenu par ces auxiliaires ruraux, résulte l'importance, dans toutes les petites localités et en ce qui touche les affaires de cet ordre, des aubergistes chez lesquels font halte, avec lesquels gardent le contact muletiers et voituriers et qui se trouvent de la sorte, au moins certains d'entre eux, amenés à ajouter à leur activité normale le courtage en matière d'entrepôt, de roulage et de transport.

Par ces procédés divers, tous les produits exportables d'un ensemble de petits pays, d'une région géographique déterminée finissent par se rassembler en un certain nombre de villes, ces cités entrepôts dont les diverses réponses de l'enquête sont una-

nimes à constater l'existence et à souligner l'importance[1]. Cette fonction d'entrepôt peut tirer son origine de causes différentes : convergence des routes de terre (c'est le cas d'Aix en Provence); rencontre de voies fluviales et de grandes artères roulières (Chalon-sur-Saône); contact entre deux régions très diverses (Nice entre la France Méridionale et le Piémont). Par ailleurs, les grandes villes industrielles, important pour leur compte des matières premières et exportant des objets manufacturés, centralisent par la force d'attraction toutes les expéditions circonvoisines. Toutefois, les plus importantes de ces cités-entrepôts, celles dont l'activité réagit sur tout l'ensemble des transports, sont celles qui concentrent les matières pondéreuses et plus spécialement les produits alimentaires lourds et volumineux : Chalon-sur-Saône pour les farines et les grains des terres à blé du bassin parisien, les villes du Languedoc et les ports du Rhône pour les vins du Midi, Turin et Vercelli pour les riz du Piémont et de Lombardie. C'est entre ces points que se tendent les routes et les voies du grand roulage, distinct, à n'en pas douter, du petit roulage étudié jusqu'ici.

Apparemment, ce grand roulage affecte l'allure d'une organisation déjà fort évoluée; en effet, certaines entreprises exploitant ces grands centres : les messageries impériales pour l'ensemble du territoire, la maison Bonafous pour la région lyonnaise et alpine, semblent bien, par l'intensité de leur activité, leur organisation régulière, la fixité de leurs horaires et le nombre de leurs correspondants, représenter les véritables ancêtres

---

[1] En dehors des réponses reproduites plus loin et qui indiquent, pour la région du Sud-Est, ces points privilégiés pour la concentration des marchandises, voici dans la réponse du Maire de Lille (Dossier du département du Nord, n° 87) en date du 8 juillet 1812, la notation de ces points pour l'ensemble du territoire : « Les maisons de commission de Lille correspondent avec les villes de France, notamment avec celles qui forment entrepôt : Lyon pour la partie méridionale de l'Empire, Paris et Orléans pour les contrées qui avoisinent Bordeaux et Toulouse, Amiens et Rouen pour la partie occidentale, Reims pour la partie orientale, Gand pour les départements composant la Hollande et tout le Nord. »

de nos organisations ferroviaires; elles font figure, en tous cas, d'exploitations de transport nettement spécialisées dans ce genre d'industrie et absolument autonomes.

A aller au fond des choses, pourtant, l'on voit que ces maisons ni ne disciplinent pleinement l'économie de la circulation, ni n'absorbent totalement ni même ne contrôlent vraiment l'ensemble des transports.

Tout d'abord, elles ne disciplinent pas la circulation : le rythme de cette dernière reste essentiellement changeant et divers, en particulier en relations extrêmement étroites avec le jeu des récoltes; il y a, très accusées, des périodes de morte-saison et des époques d'intense trafic. C'est ce qui explique que pour nourrir, aux périodes de moindre travail, leur activité régulière, les maisons mêmes qui, officiellement, s'occupent exclusivement du roulage se préoccupent alors d'acheter et de transporter pour leur compte propre des marchandises les plus diverses, renouant de la sorte la parenté immédiate des affaires de roulage et des affaires de commission [1]; par ailleurs, elles ne peuvent, dans les périodes de presse, suffire absolument et par leurs propres moyens à la totalité des expéditions dont elles se trouvent chargées.

Mais surtout, moins encore qu'elles ne disciplinent la circulation, elles ne contrôlent et n'absorbent la totalité des charrois : à côté d'elles, en effet, et en bien plus grand nombre, subsistent des maisons faisant avant tout la commission, c'est-à-dire s'oc-

---

[1] « Nous ne parlons pas d'une immense quantité de bouteilles vides dont nous avons dû compléter nos chargements dans les moments de manque de marchandises et qui restent invendues à Turin;... nous parlons des farines de Paris et Orléans que nous envoyâmes à Turin pour y être vendues en notre nom. La cherté du pain à Turin nous était connue et... nous n'hésitâmes pas un instant. Personne avant nous n'avait essayé cet article. Nous parlons encore du riz; depuis plusieurs mois et maintenant encore que le ci-devant Piémont a peu de débouchés pour les soies, nos voitures reviennent chargées de riz... » Lettre de la Compagnie de roulage Bonafous-Bourg à M. le baron d'Empire, préfet du département du Pô, avril 1811. Arch. Tur. II. Période française. Département du Pô. Catégorie G. Art. 8.

cupant d'acquérir pour les clients du dehors les marchandises concentrées sur la place et se chargeant de faire tenir ces marchandises à destination, mais n'ayant pas de personnel propre en rouliers ni en équipages. Ces maisons de commission, normalement, tout comme d'ailleurs les maisons de roulage dans leurs moments de presse, s'adressent à des voituriers ruraux — et ainsi, du fait de ses exécutants, le grand charroi lui-même se trouve conserver une allure assez primitive et inorganique; — ces voituriers sont presque tous originaires de certaines régions bien déterminées, plus précisément de certaines localités dont, au même titre que ceux d'autres villages sont maçons et colporteurs, les habitants mâles s'adonnent traditionnellement au roulage, les uns, dans l'intervalle seulement de leurs travaux agricoles, les autres, et sauf un court laps de temps passé dans leurs villages, pour tout l'ensemble de l'année. En ce qui touche la région du Sud-Est français, ce sont des Comtois, des Champenois, des Languedociens et des Provençaux; pour la Haute-Italie, ce sont surtout des muletiers apennins, les uns comme les autres venant chercher l'emploi de leurs bêtes et de leurs voitures dans ces grands centres où affluent les marchandises.

Or, de cette main-d'œuvre, l'on ne saurait exiger ni régularité complète ni continuité absolue. Bien que travaillant assez souvent pour une maison de commission déterminée, ni voituriers ni muletiers ne veulent se lier par un contrat à long terme; ils ne s'engagent que pour un voyage, tout au plus pour une saison, tenant avant tout à garder le plus de liberté possible, toujours en quête d'un plus considérable gain et n'hésitant jamais à tenter une place ou une maison nouvelle, s'ils croient y trouver leur profit [1].

---

[1] Certains de ces voituriers font figure d'irréguliers du charroi, venant « marauder » en quelque sorte, et ne se faisant inscrire à aucun des bureaux de roulage constitués dans les grands centres par l'initiative des commissionnaires : d'où le rôle, même dans des entrepôts importants comme Chalon-sur-Saône, des aubergistes faisant office de courtiers et de rabatteurs.

Ainsi tout un ensemble de transports — peut-être la masse la plus considérable des marchandises circulant — demeure confié en fait à un personnel par définition même instable et mobile; les professionnels, strictement encadrés par les organisations régulières, n'absorbent qu'une partie des charrois; de là, évidemment, ces continuelles variations de prix que les réponses des maires sont unanimes à signaler même dans les plus grandes villes; de là, même sur les lignes les plus solidement assises et les plus fortement constituées, ces fluctuations et oscillations de l'activité du roulage, oscillations et fluctuations alors singulièrement aggravées d'ailleurs, il convient de le signaler, par les vicissitudes mêmes de la politique économique napoléonienne.

En somme et même avec le développement considérable que lui a procuré le blocus continental, l'industrie du roulage n'en est encore qu'aux débuts de la grande organisation; bien que, dès lors, la tendance soit visible à une concentration plus marquée des entreprises et à une systématisation plus stricte des charrois, ces changements ne seront l'œuvre vraiment que de la période consécutive à la chute du régime impérial.

⁂

Il convient, avant de clore ces quelques pages, de marquer brièvement la méthode que l'on a cru pouvoir adopter, tant en ce qui touche le classement que la présentation des documents.

S'il s'était agi d'une publication s'étendant à l'ensemble du territoire, nul doute que le seul ordre admissible eût été l'ordre administratif, soit strictement alphabétique, mais le cas est sensiblement différent : l'on ne présente en effet ici qu'un certain nombre des dossiers retenus en raison d'un caractère régional déterminé; il a paru dès lors qu'un essai de classement géographique n'était pas à exclure. C'est à un tel groupement que l'on a visé : en tête, l'on a placé les dossiers relatifs aux départements de Saône-et-Loire et du Rhône, points de départ par Chalon-sur-

Saône et Lyon des expéditions sur l'Italie; en dernier lieu, ceux relatifs à l'Apennin et au Taro, les plus éloignés des Alpes d'entre les départements italiens retenus comme appartenant à la région du Nord de la Péninsule; entre ces points de départ et d'arrivée, l'on a intercalé — au mieux ou au moins mal — les autres dossiers.

Pour la teneur même des pièces présentées, il eût été évidemment très souhaitable de reproduire les documents in extenso et de façon absolument littérale; mais il eût alors fallu donner à cette publication des proportions sensiblement plus considérables que celles au delà desquelles l'on ne pensait pas pouvoir aller. L'on s'est, en fin de compte — non sans hésitation et scrupule — arrêté à la façon de procéder que voici :

L'essentiel intérêt des documents apportés est évidemment constitué par les indications de lieux (étapes du roulage, points de départ et d'arrivée des transports, pays d'origine des voituriers) et les évaluations numériques (distances, chargements, prix) que comportent ces documents. Ce sont ces évaluations et ces indications que l'on a cru bon de mettre en évidence avant tout, en ne s'interdisant pas de resserrer et de restreindre le contexte les encadrant, mais en s'efforçant aussi de garder autant que possible le mouvement et l'allure de chaque pièce analysée. L'on ne s'est pas privé d'ailleurs de reproduire, de façon intégrale, les phrases ou alinéas [1] qui, à raison de leur forme ou de leur fond, ont paru ou plus spécialement importants ou plus particulièrement expressifs.

---

[1] On les a isolés entre guillemets.

DOCUMENTS

Type du Questionnaire adressé
par le Bureau des Informations administratives et de statistique
du Ministère de l'Intérieur
aux Maires des villes et localités de l'Empire.

I. Quelle est dans la commune de..... le nombre des maisons de commission, l'époque de leur établissement et de leur raison de commerce?

II. Quels sont les lieux avec lesquels elles ont leurs relations principales?

III. Quels sont les objets sur lesquels s'exerce la commission et que les négociants font passer d'une ville à l'autre?

IV. Quels sont les prix de transport, le nombre des jours de route pour les diverses places de correspondance; si ce prix varie suivant les saisons et le nombre de jours pour le voyage?

V. De quels pays sont les voituriers qui fréquentent ordinairement cette place?

VI. Quel peut être le nombre de ceux qui s'y rendent annuellement?

Pour les villes fluviales.

VII. Quel est le nombre des bateaux et autres embarcations servant aux transports des marchandises sur la rivière.....?

VIII. Quelle est la quantité des marchandises que ces bateaux peuvent recevoir, ce qu'ils coûtent suivant leurs dimensions, où ils se construisent, le nombre d'hommes nécessaires pour les conduire, le salaire des bateliers, les frais annuels de réparations, le terme ordinaire de leur durée?

IX. Quels sont les lieux de destination des bateaux, le prix des transports, la nature des denrées qu'ils portent?

SAONE-ET-LOIRE (Dossier 106).

Lettre du Sous-Préfet de Chalon-sur-Saône du 29 août 1810.

V. E. me charge, par sa lettre du 20 juillet, « de savoir si Chalon fait le point de démarcation entre le roulage de la France septentrionale et les transports du Midi de l'Empire; et s'il est vrai que les rouliers du Nord n'aillent pas plus loin vers le Midi. Je crois cette assertion fondée... Les voituriers du Nord ne passent guère ce point que quand la navigation de la Saône et du Rhône est interrompue par les débordements et les glaces.

« Il vient peu de voituriers du Midi : ils déposent leurs marchandises à Lyon d'où elles sont embarquées sur la Saône.

« Les liaisons principales et primitives, si l'on peut s'exprimer ainsi, sont au Midi, avec Marseille, Aix, Avignon pour la Provence, la rivière de Gênes et le Levant; avec Montpellier, Béziers, Cette et Lunel pour le Languedoc; avec Anvers pour la Hollande; avec Coblentz et Strasbourg pour l'Allemagne. Il y a aussi des rapports avec les villes suivantes pour leur commerce propre : Paris, Rouen, Lille, Metz, Nancy, Lyon.

« A certaines époques de l'année arrivent beaucoup de farines des alentours de Paris... beaucoup de tabacs en tonneaux arrivent de Strasbourg; les vins arrivent du Midi, du Beaujolais et du Mâconnais, la masse des liquides surpasse huit fois celle des autres marchandises réunies[1] ».

Lettre du Maire de Chalon-sur-Saône du 4 décembre 1811.

Il y a vingt maisons de commissionnaires expéditeurs, une datant de 1756, trois de 1788, une de 1793, une de 1795, toutes les autres de 1800 à 1801... Grande activité depuis l'ouverture du canal du Centre en 1791.

---

[1] L'importance de Chalon est soulignée également dans la réponse que fait à l'enquête le Maire de Nuits à la date du 25 juillet 1812 (département de la Côte-d'Or. Dossier 29) : « Le point central de ce genre d'industrie (du roulage) est Chalon-sur-Saône... c'est le plus ou moins de marchandises en dépôt à Chalon qui détermine le prix du roulage pour tous les alentours... quand les voituriers arrivent du Nord pour se rendre à Chalon, l'espérance d'y obtenir un bon chargement les rend plus difficiles pour les prix; lorsque, au contraire, ils arrivent du Midi pour retourner au Nord ce sont les négociants qui sont plus exigeants. »

En outre, vingt-quatre maisons, à côté de leur activité ordinaire, font de la commission depuis 1808; ces maisons absorbent à peu près le un dixième des affaires; beaucoup de ces commissionnaires occasionnels sont aubergistes, « ce qui leur donne beaucoup de facilité lorsqu'ils ont obtenu la confiance ».

Le mouvement du port de Chalon représente annuellement 100 à 200 millions de kilogrammes... Dans les années ordinaires, les liquides représentent plus de la moitié des arrivages du Midi... Depuis deux ans, les farines représentent plus de la moitié des arrivages du Nord.

La mauvaise récolte de vin en 1809 et la presque nullité des récoltes de 1810 et 1811 ont nui et nuisent essentiellement à la commission... « La révolution qui s'est opérée en 1810 dans le commerce lui a fait une autre plaie profonde qui commence heureusement à se cicatriser. »

Chalon est en relation avec le Nord; avec le Midi par Lyon et les ports du Rhône; avec l'Italie par Lyon; avec toute l'Allemagne par Strasbourg, Metz et Bâle.

Viennent du Nord les farines, tabacs; quincaillerie, merceries et toileries d'Allemagne; fers de Lorraine; produits manufacturés du Nord et du Nord-Ouest de la France.

Viennent du Midi les huiles, savons, esprit de vin, bois de teinture, garance, fruits secs, oranges et citrons, soies d'Italie et du Piémont, pâtes d'Italie, draps du Midi, toiles du Dauphiné et du Bugey.

Les voituriers qui fréquentent le plus habituellement cette place sont Comtois, Lorrains, Flamands, Champenois, Dauphinois, Provençaux; beaucoup de petits voituriers sont de l'Yonne. Le nombre des voituriers « habitués » de la place est d'environ 600. Le mouvement est de 42 voitures à 4 chevaux par jour, soit 15 à 16.000 voitures et 60 à 64.000 chevaux par an (on compte 4 voitures comtoises pour une voiture, et les Lorrains et gens de l'Yonne à 2 chevaux par voiture).

Là-dessus 12 à 13.000 voitures font leur chargement et déchargement à Chalon.

Du 1er mars au 31 décembre 1808, il y a eu dans le port de Chalon 1.556 bateaux chargés et 2.024 déchargés; en 1809, 952 bateaux chargés et 1.998 déchargés; en 1810, 572 chargés et 1.327 déchargés; du 1er janvier au 30 novembre 1811, 797 bateaux chargés et 811 déchargés... la diminution a été grande à cause du changement opéré en 1810; les choses se remettent peu à peu.

En ce qui touche le canal du Centre, il a été chargé en 1808, dans les différents ports du canal, 2.372 bateaux dont la cargaison est en majorité de bois de chauffage pour Chalon et Lyon.

Les bateaux sur la Saône se rangent dans les catégories que voici : *barques*, ayant les dimensions suivantes : 24 mètres de long sur 4 de large et 1,30 de profondeur; elles sont chargées à 80.000 kilogrammes.

Grands bateaux ayant 23 mètres sur 4 et 1,46; ils sont chargés de 90.000 à 100.000 kilogrammes.

Coches de la Saône ayant 24 mètres sur 4,22 et 1,62; ils sont chargés de 150 à 160.000 kilogrammes.

L'équipage est d'un patron et de trois ou quatre mariniers; on ne les paie pas au jour, mais au voyage. Pour Lyon, les prix sont 42 francs pour le patron et 30 francs pour chaque marinier; pour Beaucaire, Avignon et Arles, 96 francs le patron, 42 à 48 francs les hommes d'équipage... On ne fixe jamais de jours pour le transport par eau, car les mariniers refuseraient le service dans un délai fixe, leur intérêt est d'ailleurs à cet égard la meilleure garantie.

Les marchandises qui viennent du Midi viennent presque toutes par eau, le transport par terre n'est qu'accidentel.

Au contraire, les marchandises du Nord arrivent par terre à cause de l'incertitude et de la difficulté de la navigation de la Loire à la remontée... « Un canal latéral à la Loire détruirait ces dificultés... Il produirait une grande économie pour le commerce... L'exécution de ce canal avait paru assurée; malheureusement, elle est devenue sans espoir au moins prochain à cause de l'exécution du canal de Bourgogne qui n'a pu avoir la préférence qu'à l'heureuse rencontre de son embouchure avec celle du grand canal et à la conscience du talent que n'arrête aucun obstacle. »

« La position de Chalon lui a de tout temps valu un commerce de commission de quelque importance et qui a produit plusieurs fortunes que l'amour-propre arrêtait trop tôt... L'ouverture du canal du Centre en 1791 a quadruplé la commission... La guerre maritime a rendu cette commission prodigieuse... Cet embonpoint excessif n'est pas sans incommodités pour les commissionnaires eux-mêmes dont le nombre s'accroît et, surtout, pour l'Administration à cause de l'espèce de population qu'il a attirée des environs et qui multiplie les pauvres dans la saison morte des arrivages..... Lorsque ce commerce sera rentré dans ses bases naturelles, il aura une prospérité moins brillante, mais plus solide et durable, parce qu'elle tient au site même qui gagnera à la jonction du Rhin à la Saône autant qu'il aura à perdre à celle de la Saône à l'Yonne[1]. »

---

[1] Cette lettre du Maire de Chalon — lui-même chef d'une entreprise de commission, la maison Royer et Cie — est, par sa précision et sa netteté, une des plus remarquables réponses qu'ait, pour la région étudiée, suscitées l'enquête de 1811.

Intéressante en raison des renseignements concernant le centre de Chalon, elle l'est plus encore peut-être en tant que soulignant la profonde répercussion sur le roulage des changements apportés par Napoléon dans le système continental au cours de la seconde moitié de l'année 1810 (tarif du Trianon et ses

RHONE (Dossier 101).

Lettre du Maire de Lyon du 28 *juin* 1811.

Les maisons de commission sont de deux sortes : 1° celles des commissionnaires chargeurs ou entrepreneurs de roulage au nombre de 55, indépendamment de 3 entrepreneurs de voitures publiques par eau; 2° celles des commissionnaires achetant ou expédiant pour le compte d'autrui au nombre de 113, dont 17 pour l'Italie s'occupant surtout de soieries.

D'ailleurs, un grand nombre de négociants en soieries, passementeries, chapelleries expédient directement par l'intermédiaire des commissionnaires chargeurs quant aux affaires qu'ils ont avec Paris et l'intérieur de la France.

Il ne se fait presque pas d'expéditions sur la Russie à cause du système prohibitif et de la défaveur du papier-monnaie.

Le nombre des voituriers venant du Nord était, avant la Révolution, d'environ 600; mais aujourd'hui ces voituriers s'arrêtent presque tous à Chalon-sur-Saône [1], d'où les marchandises descendent par eau... il n'y en a plus que 150 qui poussent à Lyon;... des départements méridionaux, il y en a 150 qui vont et viennent alternativement.

Ceux des départements du Jura, du Doubs et autres environnants apportent à Lyon des fromages et autres marchandises; ils sont en hiver de 100 à 120, en été de 30 à 40 seulement qui font le va-et-vient.

« Il arrive également à Lyon, surtout en hiver, des bouviers des

---

conséquences diverses, organisation du transit levantin par l'Illyrie et l'Italie), changements dont tous les spécialistes de l'histoire économique napoléonienne se sont accordés à marquer la capitale importance. D'ailleurs, et comme le remarque le document, la très nette diminution du charroi au cours de cette année critique provient pour beaucoup aussi du déficit des récoltes, tant de l'année même que de l'année antérieure.

En ce qui touche la préférence qu'accordaient si nettement les Chalonnais, par rapport au canal de Bourgogne, au canal latéral à la Loire lui aussi destiné, dans la pensée de ses partisans, à être avant tout, et grâce au canal de Briare, une voie d'accès vers la région parisienne, elle doit s'expliquer comme suit : le canal latéral à la Loire devait prolonger le canal du Centre, faisant tête à Chalon ; le canal de Bourgogne, au contraire, faisait tête plus en amont sur la Saône, à Saint-Jean-de-Losne.

[1] C'est le résultat du grand développement que Chalon a pris comme centre de commission depuis l'ouverture du canal du Centre en 1791.

arrondissements de Roanne, Montbrison et Saint-Etienne qui amènent par terre des charbons... et chargent à Lyon des fers, épicerie et autres marchandises qui s'embarquent sur la Saône, ces bouviers sont au nombre de 50 à 60. »

Ultérieurement, à la date du 24 septembre 1811, le maire de Lyon, sur l'observation que les détails fournis n'étaient pas suffisants, donna au sujet des prix des précisions complémentaires.

Il fait remarquer les hausses et les fluctuations fréquentes des prix, dues selon lui à trois causes : 1° à la rareté des voituriers pendant les travaux de campagne; 2° au fait qu'il peut se produire une grande abondance de transports à effectuer en même temps, auquel cas les entrepreneurs de roulage cherchent naturellement à s'enlever les voituriers et ceux-ci se prévalent de la circonstance; 3° au fait d'un besoin urgent de transports se manifestant sur un point, concentrant les voituriers et faisant hausser le transport sur les routes désertées.

Les voituriers ne prennent que des chargements francs, ne les exposant à aucun repos; ils ne vont pas plus loin que la ligne des douanes.

Les prix ordinairement pratiqués sont les suivants (pour 100 kg.) : sur Paris, 8 fr. (16 j.); sur Reims, 15 fr. (20 j.); sur Lille, 18 fr. (25 j.); sur Turin, 20 fr. (le double en hiver) (12 j.); sur Chambéry, 4 fr. 50 (5 j.); sur Nancy, 10 fr. (15 j.); sur Metz, 12 fr. (16 j.); sur Marseille, 7 fr. (10 j.); sur Orléans et Toulouse, 10 fr. (16 j.); sur Bordeaux, 22 fr. (30 j.); sur Gand, 22 fr. (25 j.); sur Besançon, 8 fr. (9 j.).

Lettre du Maire de Tarare du 19 *novembre* 1811.

« Il s'est produit depuis deux ou trois ans de grands changements sur la route du Bourbonnais; les rouliers diminuent beaucoup depuis l'établissement des fourgons accélérés servis par des relais et dont ils ne peuvent soutenir la concurrence. »

« Il y a quatre entreprises de fourgons accélérés entre Lyon et Paris; chaque jour circulent dans chaque sens six fourgons chargés chacun de 1.500 kilogrammes [1]. »

Depuis l'ouverture du canal de la Saône à la Loire, les vins du Midi ont abandonné la route de Tarare [2].

---

[1] Sur la route du Bourbonnais, l'on peut donc relever la victoire des grandes organisations sur le roulage traditionnel ; il importe toutefois de remarquer que, vu les hauts prix des fourgons accélérés, c'était là un mode de transport exclusivement réservé aux marchandises chères.

[2] Ils passent par Chalon.

Lettre du Maire de Villefranche du 30 novembre 1811.

Pas de maisons de commission; on envoie les chargements à des commissionnaires de Chalon et de Lyon qui les réexpédient à destination.

Quand un négociant peut charger directement pour Paris, Troyes, Reims, il remet ses chargements à des voituriers bien connus de la Champagne et de la Provence.

Lettre du Maire de Givors du 20 juin 1812.

La route tendant de Givors au département de la Loire est en si mauvais état que l'on trouve un plus grand avantage à faire passer les commissions par Lyon..... « Le commerce serait beaucoup plus considérable si cette route était frayée; il serait immense si le canal de Givors, qui se termine à Rive-de-Giers, était prolongé jusqu'à la Loire. »

Le nombre des bateaux passant le canal de Givors, soit montant, soit descendant, est de 7.000 environ (extrêmement divers de grandeur et de dimension).

JURA (Dossier 57).

Lettre du Maire de Saint-Claude du 21 juillet 1812.

A Saint-Claude existent beaucoup de fabriques de boissellerie et d'écailles, « à l'instar de celles d'Allemagne et de Paris ».

Il y a peu de temps encore, existaient de grosses maisons de commission anciennes et solides; elles commissionnaient les draperies, toileries, bonneteries, cotonnades, tabacs, sucre, café, outils d'horlogerie, papiers blancs et peints, moutarde, amidon, indigo, azur, mercerie, quincaillerie, jouets d'enfants, porcelaines, faïences, glaces, épingles et aiguilles, peaux en poils, chanvre, fils, morues, huiles, garance, safran, riz du Piémont.

« Cette commission n'est plus qu'illusoire depuis l'établissement de la route Paris-Genève par Morez et depuis l'amélioration de celle de Lyon-Nantua-Genève. Saint-Claude, positivement placé entre ces routes, est devenu une ville abandonnée.

« Il ne subsiste qu'un trafic purement local qui s'effectue dans quatre directions : 1° sur Lyon et par là sur le Midi, la foire de Beaucaire, l'Italie du Sud et l'Espagne; 2° sur Dijon et par là sur Paris et les villes de la Loire; 3° sur Besançon et par là sur l'Alsace et l'Allemagne; 4° sur Genève et par là sur l'Italie du Nord et du Centre. »

Ce sont les habitants de Grandvaux qui font les transports, les prix sont, pour 100 kilogrammes, 1 fr. 50 à 2 fr. 50 pour Genève; 2 fr. 50 à 3 fr. pour Besançon.

Lettre du Maire de Morez du 6 septembre 1812.

..... « Il a été question de faire une entreprise de roulage en gros... que le passage des cotons venant de l'Italie et du Levant a fait projeter... mais l'établissement n'a pas encore pris assez de consistance. »

Il y a cinq maisons à Morez : 1° Nandel et Reverchon, qui exploitent une maison fondée en 1775; 2° Grenus et Colladon, qui exploitent une maison fondée il y a 60 ans, lors de l'ouverture de la route..... En outre, trois autres maisons, dont une nouvelle.

Morez est en relation avec Genève, qui réexpédie sur la Savoie et l'Italie, avec les villes vaudoises, avec Besançon et Strasbourg, Dijon et Paris, Lons-le-Saunier et la Bresse.

Les objets transportés sont : 1° les marchandises venant de France pour Genève, l'Italie, le Piémont et la Suisse : ce sont des fers, fers blancs, objets de toutes espèces en fonte, des départements suivants : Haut-Rhin, Meurthe, Vosges, Haute-Saône, Jura; des drogueries, épiceries, bois de teintures; des draps, velours et tous objets des fabriques d'Amiens, de Sedan, de Troyes, de Louviers, de Reims et Liège; des toiles de Strasbourg et des Flandres; des cuivres en planches et fils de laiton d'Aix-la-Chapelle; des farines de Paris et environs; des sucres et cafés; 2° les marchandises allant vers la France, soit l'horlogerie, les riz du Piémont; les cotons de Naples et du Levant; les fromages de Suisse.

On paie d'ordinaire 2 fr. 50 par 100 kilogrammes de Morez à Genève (2 jours de route), 3 francs pour Lyon (2 jours), 3 francs pour Morges (2 jours), 18 à 19 fr. 50 pour Paris (13 à 20 jours)..... Les prix de transport varient beaucoup suivant l'état des routes et des travaux agricoles.

Ceux qui desservent la route sont : 1° les Grandvalliens, si connus dans la France qu'ils traversent avec leurs petits chariots à un cheval; ils fournissent de la sorte plus de 1.000 chariots..... La Chaux-de-Dimbrez, les Petites-Chiettes et la Chaux-de-Crotenay en fournissent en outre environ 400; ces voituriers chargent à Morez pour Dijon, Paris, Besançon, Lyon et Strasbourg;

2° Les voituriers de Morez, des Rousses, ceux du pays de Gex et des autres communes sur la route de Morez à Genève, ayant un nombre de 400 voitures à un cheval, font le transport Morez et Genève. Ces divers voituriers pourraient suffire au transport de 8.000.000 de kilogrammes..... « Si les marchandises du Levant prenaient cette route d'une manière invariable, alors tous les Grand-

valliens dispersés sur toutes les routes de l'Empire reviendraient bientôt... c'est vers ce but que serait dirigé le projet de roulage... s'il était exécuté, les marchandises d'Italie et du Levant pour Paris et le Nord ne seraient plus dirigées sur Lyon dont la route, plus longue et plus coûteuse, ne présenterait plus sur la nôtre l'avantage d'une plus grande uniformité dans les prix, les expéditions et les heures de transport [1]. »

AIN (Dossier 1).

Lettre du Maire de Nantua [2] *du* 20 *juillet* 1812.

La ville tire de Lyon des draps, des indiennes, de la mercerie, de la quincaillerie, du coton et des épiceries....., de Besançon et de Chalon des cuirs tannés..... du Jura des clous et des fers en barre, de Genève des indiennes et quelques petits draps..... Nantua verse dans l'intérieur de son arrondissement et du département toutes les matières de son commerce..... les voituriers qui fréquentent cette place y sont pour la plupart domiciliés..... ils sont au nombre de douze qui en arrivent ou qui en partent assez régulièrement chaque semaine...

LEMAN (Dossier 59).

Deux lettres du Maire de Genève en date des 27 *juillet et* 25 *septembre* 1811.

La première, rédigée avec une réserve évidente et probablement un certain manque de bonne volonté [3], a provoqué de la part du

---

[1] La lettre du Maire de Morez peut se ranger à côté de celle du Maire de Chalon; l'on y sent l'intérêt primordial pris à une question vitale.

L'on peut retenir par ailleurs qu'à ce moment la longue lutte passionnément soutenue tout le XVIIIe siècle durant entre gens de Morez et de Saint-Claude pour capter le transit vers Genève et la Suisse s'est terminée à l'avantage des gens de Morez.

[2] Nantua était une importante étape sur la route Lyon-Genève.

[3] Ce manque de bonne volonté reflète, dans sa cause très générale, la persistante hostilité des milieux génevois à l'égard de la domination française; dans ses sources plus immédiates, il exprime le mécontentement des industriels

Ministère la demande de renseignements complémentaires; d'où l'envoi d'une seconde lettre.

« J'ai préféré, écrit le maire dans cette dernière, laisser les questions sans réponse plutôt que d'en hasarder une qui aurait pu s'écarter de la vérité... le commerce d'expédition et de transport n'étant pas actuellement dans son activité;..... Il y a six maisons s'occupant uniquement d'expéditions et de roulage et correspondant indistinctement avec toute l'Europe..... la commission s'exerce sur tous les genres de marchandises, l'on ne saurait désigner les objets, ils sont de toutes sortes. Lorsque les affaires sont animées et les cours favorables, les négociants du Midi envoient ou amènent eux-mêmes ici les productions de leur pays (savon, fruits, huiles, vins)..... Ils les vendent contre espèces ou les échangent contre d'autres marchandises, particulièrement contre des fromages de Suisse ou du pays. »

Les voituriers sont des départements de l'Ain, du Jura, du Léman, du Gard et des Bouches-du-Rhône; ce sont des Suisses qui tiennent la route de Suisse. Il est impossible de fixer le nombre annuel des voituriers, nombre très variable et dépendant de la quantité des marchandises en circulation. Les prix sont les suivants pour 100 kilogrammes : pour Lausanne, 4 fr. (1 jour de transport); pour Paris, 18 fr. (25 j.); pour Lyon, 6 fr. (6 j.); pour Marseille, 16 fr. (16 j.); pour Montpellier, 14 fr. 50 (16 j.); pour Grenoble, 8 fr. (5 j.); pour Besançon, 10 fr. 50 (10 j.); pour Turin, 21 fr. (15 j.); pour Vercelli, 27 fr. (20 j.); pour Domo d'Ossola, 18 fr. 50 (12 j.); pour Milan, 23 fr. 50 (16 j.); pour Mantoue, 29 fr. 70 (25 j.); pour Vérone, 34 fr. (27 j.); pour Trieste, 62 fr. (35 j.); pour Intra, 22 fr. 75 (15 j.); pour Gênes, 39 fr. 20 (25 j.); pour Florence, 48 fr. 75 (36 j.); pour Rome, 72 fr. (45 j.); pour Naples, 88 fr. 50 (60 j.).

MONT-BLANC (Dossier 80).

Lettre du Maire de Chambéry du 16 novembre 1811.

Il y a deux espèces de voituriers : les premiers, appartenant aux entrepreneurs de roulage de Lyon, Turin, Grenoble et Genève, ont

---

locaux à l'endroit de la politique du blocus continental (*a*), à l'endroit aussi de la méthode suivie par l'Administration impériale dans l'exploitation de la route du Simplon, méthode que l'on a exposée dans notre étude sur les routes, et qui venait à peine d'être modifiée au printemps de 1811 par les mesures rouvrant la route au trafic. Cf. *Les routes des Alpes*, chapitre VI.

(*a*) Sur cette mauvaise humeur, cf. Schmidt, *Sismondi et le blocus continental* in *Revue historique*, 1914, I, p. 85.

d'ordinaire des équipages à quatre chevaux; les seconds sont les voituriers et muletiers versant le trafic des vallées voisines.

On peut fixer à 6 par jour, soit 2.200 par an, le nombre des voituriers à grands équipages, toujours les mêmes.

En dehors d'eux, il y a une moyenne journalière de 2 voituriers, Piémontais ou Provençaux, qui ne font halte que pour une nuit seulement.

Les prix sont (pour 100 kg.) : 4 fr. 50 pour Grenoble (2 jours de transport), 4 fr. 50 à 5 fr. pour Lyon (3 à 4 jours), 15 à 16 fr. pour Turin (8 à 10 jours).

Lettre du Maire de Saint-Jean-de-Maurienne du 16 *novembre* 1811.

La maison Bonnafous a un entrepôt à Saint-Michel pour sa messagerie des marchandises..... de Lyon à Saint-Jean il en coûte 15 francs les 100 kilogrammes (4 à 5 jours de transport).

Lettre du Maire de Pont-de-Beauvoisin du 20 *novembre* 1811.

Le seul trafic qui appartienne en propre au bourg sont les blés, qui approvisionnent Chambéry et Grenoble; il se fait à dos de mulet ou sur des charrettes à deux roues.

Lettre du Maire d'Annecy du 12 *juin* 1812.

Une douzaine de voituriers fréquentent habituellement la place; ils portent d'Annecy à Genève les cuirs, sels, grains, noyaux; de Genève à Annecy, des draperies, mercerie, ferrateries; ils portent d'Annecy à Chambéry les cotons de la filature d'Annecy... de Chambéry à Annecy des draperies, toileries, mercerie, vins, eau-de-vie, sel marin venant d'Aix-les-Bains..... pour Genève et Chambéry les prix sont de 3 francs par 100 kilogrammes.

Lettre du Maire de Termignon du 14 *juillet* 1812.

Il y a dix maisons de commission à Termignon, la plupart de fondation récente; l'on paie par 100 kilogrammes de Suse à Termignon 2 fr. 50 à 9 fr. 50; de Termignon à Saint-Michel de 1 fr. 75 à 4 fr.[1].

---

[1] Il s'agit là, presque exclusivement, de petites entreprises locales que venaient de faire surgir l'intensité toute récente des transports des cotons du Levant; l'écart considérable des prix signalés provient de l'âpreté au gain de tous ces petits muletiers exploitant à fond les circonstances.

ISERE (Dossier 56).

Lettre du Maire de Grenoble du 3 janvier 1812.

A Grenoble, quatre maisons de commission et de roulage : une ancienne, Leborgne; les autres, récentes et datant de la Révolution ou de quelques années.

Revol cadet, tenant exclusivement la route de la Tarentaise, fait le commerce des denrées de ce pays.

« Il se fait une espèce de trafic entre les aubergistes, les voituriers et les portefaix. Ces derniers procurent aux voituriers des marchandises déposées chez les aubergistes qui, étant expédiées sans aucune sûreté pour les propriétaires, ne laissent pas de présenter des inconvénients. »

On communique avec les villes de la région et du Midi [1] : Perpignan, Toulouse, Bordeaux, surtout la Provence et le Languedoc.

Le département fournit principalement au Midi de la France des toiles de Voiron, de Mens, de la toile d'emballage.

Il envoie partout des gants, liqueurs, aciers de Rives, fromages; des bois de construction pour le Midi et par eau.

Les laines provenant des départements des Hautes et Basses-Alpes alimentent en majeure partie les fabriques de Vienne, Crest, Roybon, Pont-en-Royans. On les envoie aussi à Lyon pour la chapellerie.

On reçoit à Grenoble du Midi des vins, eaux-de-vie, esprits pour les fabriques de liqueurs, huiles, savons, fruits, draps de Limoux, Carcassonne, Mende.

Pour 100 kilogrammes de Grenoble à Chambéry, 4 francs et 2 jours; à Genève, 7 fr. 50 et 6 jours; à Turin, 19 francs et 12 jours; à Ancone, 54 francs et 42 jours; à Gênes, 33 francs et 20 jours; à Naples, 102 francs et 84 jours; à Marseille, 10 francs et 10 jours; à Toulon, 12 francs et 12 jours; à Toulouse, 16 francs et 18 jours; à Nîmes, 7 fr. 50 et 9 jours; à Limoux et Carcassonne, 13 à 14 francs et 16 jours.

Les prix ci-dessus varient avec la saison et la quantité : dans ce moment, il y a à Turin des quantités de riz et de cotons à expédier sur Lyon, ce qui donne lieu à une augmentation des prix de voiture sur cette route et par suite diminue le prix des retours.

5 à 600 voituriers se rendent annuellement à Grenoble; le département de l'Isère en fournit beaucoup; beaucoup viennent également

---

[1] Grenoble, à ce moment-là, est surtout orienté vers le Midi.

de l'Hérault, des Bouches-du-Rhône, Vaucluse, Mont-Blanc, Hautes et Basses-Alpes.

Lettre de l'Adjoint au Maire de Voiron du 30 *avril* 1812.

« Cette ville est un pays de fabrique[1] dont les marchandises se vendent à la masse des habitants et finissent par se réunir dans les mains d'une douzaine de maisons de commerce qui vendent et expédient directement à commission et à forfait..... » Chaque voiturier s'adresse directement aux négociants..... Les marchandises sont dirigées sur le Midi et l'Espagne (Catalogne et Valence); une petite partie s'envoie en Suisse, exportée à dos de mulet par des colporteurs qui achètent et revendent eux-mêmes; les voituriers, qui sont au nombre de 30 à 40, presque tous originaires de Nîmes, Lunel, Montpellier et ses environs, déposent les marchandises dans les maisons de roulage des principales villes du Languedoc et de la Provence.

Prix (ancien quintal poids de marc) pour Marseille, 5 francs et 5 jours; pour Nîmes, 4 francs et 7 jours; pour Montpellier, 5 francs et 8 jours..... Montpellier est le dépôt général pour le Languedoc.

Lettre du Maire de Bourgoin du 22 *novembre* 1811.

Une maison de commission à Bourgoin depuis six ans, Allard et Cie. Relations avec Lyon, Grenoble, Marseille, Montpellier, Turin et l'Italie.

Commerce à Bourgoin de farines et de chanvres; expéditions faites par négociants, sans intermédiaires, pour les farines sur Lyon, Grenoble, Chambéry, Marseille, Brignoles; pour les chanvres sur Béziers, Lunel, Montpellier, Brignoles.

Lettre du Maire de Crémieu du 4 *septembre* 1812.

Il arrive annuellement à Crémieu de 1.500 à 1.600 voituriers.

Lettre du Maire de Beaurepaire du 15 *septembre* 1812.

Le Maire ne donne aucun renseignement sur le roulage, mais profite de l'enquête pour demander l'ouverture d'une route :

« Depuis qu'une route de commerce a été ouverte de Roanne à

---

[1] La tolerie a encore pour une large part la forme d'une industrie semi-rurale; les paysans vendent leurs produits à un très grand nombre de petits intermédiaires qui souvent font prendre livraison à domicile; ces petits courtiers revendent à quelques grosses maisons.

Annonay au Rhône, débouchant à Andance, il semble qu'il convienne de faire disparaître la lacune de route qui existe depuis Andance jusqu'à La Côte-Saint-André et compléter ainsi cette route qui, du cœur de la France ancienne, ouvrira la communication avec le cœur de l'Italie, par Grenoble et le Lautaret, quand la route de l'Oisans sera achevée. »

Lettre du Maire de Saint-Marcellin du 22 novembre 1811.

Pas de roulage : « Les seules marchandises qui pourraient faire un objet réglé de chargements sont les soies..... que les manufactures envoient à Lyon. Mais les transports s'en font par des voituriers particuliers au fur et à mesure qu'elles sont prêtes; ces voitures n'ont ni jour marqué ni même de prix fixe. »

Lettre du Maire de Vienne du 29 novembre 1811.

Une seule maison de commission à Vienne, « qui s'y soutient à peine, attendu que le commerce de la commission est concentré à Lyon..... plusieurs particuliers ont voulu se livrer à ce commerce, mais n'ont jamais pu soutenir la concurrence de Lyon ».

Il passe de montée à Vienne, chaque jour, de 40 à 50 voitures pendant l'été et autant à la descente; en hiver, 60 à 70 à la montée, autant à la descente..... chacune attelée de 3, 4, 5, quelquefois 6 chevaux, chaque cheval étant réputé conduire 1.000 kilogrammes [1].

De Vienne à Paris, 10 à 12 francs, 10 à 11 jours; à Marseille, 11 francs, 10 à 11 jours; les prix pour 100 kilogrammes.

Par eau : jusqu'à Arles, 2 fr. 50 les 100 kilogrammes, 5 jours de voyage; d'Arles à Lyon, 5 à 6 francs les 100 kilogrammes, 45 jours de voyage.

Les voituriers qui passent à Vienne sont en majeure partie des départements du Gard, de Vaucluse, des Bouches-du-Rhône; très peu de la Drôme, quelques-uns seulement de l'Isère..... Augmentation des voituriers méridionaux en octobre et novembre, soit au

---

[1] A quelques mois de là, le Sous-Préfet de Vienne — à l'appui, il est vrai, d'une demande de réparations sur la route — fournit des évaluations sensiblement plus élevées : « Pour se faire une idée sur la nécessité (du pavement demandé), il faut considérer qu'il passe journellement sur cette route, terme moyen, 100 voitures montantes et 100 voitures de descente du poids moyen de 500 myriagrammes et l'on prétend que sur aucune route de France, il ne se fait un roulage aussi considérable. » Rapport du Sous-Préfet de Vienne, 25 avril 1812. Arch. de l'Isère, S. *Dossiers travaux de la route nationale n° 7.*

moment où chôment les travaux agricoles; beaucoup d'agriculteurs deviennent alors voituriers.

Navigation.

Objet du trafic : vins et eaux-de-vie, blés et huiles, charbons de terre et sels.

Les bateaux employés sur le Rhône sont plats et construits en sapin, à la réserve de ceux qu'on appelle chênes et qui sont effectivement en bois de chêne : se font à Lyon, Seyssel, Vernaison, Givors, Vienne, Condrieu, Andance; très peu à Valence. Ils durent de quatre à cinq ans. On emploie les mêmes bateaux à la remontée et à la descente, mais chaque bateau porte 75 à 100 quintaux de moins à la montée.

Chiffres pour la montée.

Gros équipage : comporte 5 bateaux, 2.500 quintaux, 20 hommes d'équipage, 32 chevaux.

Equipage moyen : 4 bateaux, 2.000 quintaux, 18 hommes, 24 chevaux.

Petit équipage: 3 bateaux, 1.500 quintaux, 13 hommes, 16 chevaux.

On évalue à 300 francs par jour le prix de la dépense pour un gros équipage; elle serait bien moindre avec de meilleurs chemins de halage.

Sur le Rhône, il y a 6 à 700 bateaux de différentes espèces et grandeurs de Lyon à Arles.

Chiffres a la descente.

DÉNOMINATION des BATEAUX	DIMENSIONS	POIDS du CHARGEMENT	NOMBRE D'HOMMES D'ÉQUIPAGE
Cyzelande.....	22 à 24 mèt.	500 quint. métriq.	1 patron et 4 hom.
Savoyarde.....	15 à 17 —	150 à 200 —	1 — 3 —
Penelle.....	25 à 27 —	700 —	1 — 6 —
Barque.....	25 à 27 —	600 —	1 — 6 —
Barquette.....	15 à 17 —	150 —	1 — 3 —
Chêne.....	18 à 20 —	700 à 800 —	1 — 7 —
Coche et diligence.	18 à 20 —	300 et en plus les voyageurs.	1 — 5 —

DROME (Dossier 35).

Etat du 18 *septembre* 1806 *du Receveur des droits réunis de Valence au Préfet de la Drôme sur l'activité du port de Valence.*

« En l'an XIV, retenu comme année moyenne, il y a eu 2.718 bateaux à la descente..... les bateaux dits barques servent en tête des trains remontants comme bateaux de manœuvre.....

« A la remontée, un train composé de quatre bateaux, dont un coche ou une barque, deux penelles et une cizelande, comporte 26 hommes pour son service, outre 4 charretiers conduisant 24 chevaux.....

« Tous les vins, eaux-de-vie, épiceries s'embarquent sur le Rhône dans le temps de la guerre maritime; d'ailleurs, les expéditions par mer sont plus promptes et moins coûteuses en temps de paix pour tout ce qui est destiné pour le Nord[1]. »

Lettre du Maire de Valence du 13 *décembre* 1811.

Pas de maisons de commission à Valence; tous les négociants de cette ville font parvenir à leur destination les marchandises qui leur sont adressées; la grande facilité qu'ont les négociants de faire effectuer les transports s'est opposée à la spécialisation d'une maison..... Les négociants envoient partout les marchandises, sur Avignon, Aix, Nîmes, Montpellier, Bordeaux, Lyon, Paris, Rouen, Metz, Strasbourg, Lille.

Pour Lille, on paie 26 francs les 100 kilogrammes, délai de transport 20 jours; pour Rouen, 25 francs, délai de transport 18 jours.

Les négociants de Valence font passer dans les diverses villes des huiles, savons, cotons, fruits secs, bois de teinture, garance, fers, soie, amandes, vins, laines du sol, draperies de la région, chanvres, toiles, sels.

Les voituriers qui fréquentent habituellement Valence sont des Bouches-du-Rhône, du Vaucluse, du Gard, de l'Hérault.

---

[1] Une question du plus haut intérêt et qu'on ne peut ici qu'indiquer en passant est la suivante. Même après le gros effort routier de l'Administration française du XVIIIe siècle, dans quelle mesure le commerce maritime était il, sous l'Ancien Régime, utilisé pour les communications entre régions différentes du territoire royal ? Quel rôle en particulier jouait, dans l'économie intérieure des transports, le canal du Midi en liaison avec la navigation tant méditerranéenne qu'atlantique et fluviale.

Il en passe 60 par jour en moyenne; il en arrive 5 en moyenne pour le chargement et déchargement des voitures.

Il passe environ 10 bateaux par jour sur le Rhône à Valence : « Les barques sont de forme ovale allongée, la poupe est coupée en plan perpendiculaire sur la base, la proue est allongée en bec de flûte; elles sont construites à Lyon et à Condrieu..... Les cizelandes sont très légères et frêles..... les penelles sont construites sur l'Ain, à Condrieu et à Gray.

« Les matelots gagnent, outre la nourriture, 27 francs d'Avignon à Valence et 3 fr. 50 de Valence à Lyon. Le patron gagne le double. »

Lettre du Maire de Montélimar du 4 décembre 1811.

Quand on envoie de petits ballots, l'on se sert des messageries... quand on envoie des ballots, l'on se sert des voituriers.....

Dissolution récente de deux sociétés locales de roulage qui exploitaient la route Lyon-Marseille.

« Il passe, pendant l'hiver seulement, des voituriers propriétaires ruraux qui, après avoir fait le travail de leur campagne, surtout après les semences, font quelques voyages de Marseille à Lyon. »

Lettre du Maire de Die du 18 *juin* 1812.

Il y a une trentaine de voituriers à Die.

Lettre du Maire de Tain du 5 *juillet* 1812.

Le seul commerce est celui des vins de l'Ermitage, expédiés par les coches d'eau de la compagnie Richard et Galisse, de Lyon.

Lettre du Maire de Grignan du 19 *juin* 1912.

Il ne donne aucun renseignement, mais profite de l'occasion pour demander une route par Grignan, Visan, Carpentras, projetée en 1775 par le Maréchal du Muy, Ministre de la Guerre, et qui abrégerait la distance Lyon-Marseille de deux journées.

HAUTES-ALPES (Dossier 5).

Lettre du Maire de Gap du 19 *novembre* 1811.

Il existe à Gap une seule maison de commission établie depuis vingt-cinq ans par les Calandres..... les laines, amandes, cuirs et peaux s'expédient en partie par les négociants sans l'intermédiaire des Calandres..... Sur les expéditions que font ces derniers, il y en

a plus de la moitié pour leur propre compte..... Pour Lyon, on paie par 100 kilogrammes 10 francs en été et 12 fr. 50 de décembre à avril, le délai des transports étant respectivement de 8 et 10 jours.....

On compte par an 70 voituriers allant et venant, originaires de Savines, Corps, La Mure et de la ci-devant Provence.

Lettre du Maire de Briançon du 28 novembre 1811.

Il y a très peu de transit par Briançon, environ 250 colis par an; ce sont des balles de draperies du Gard et de l'Hérault à destination de Turin; en retour, des balles de Moresque.

« Actuellement, depuis un mois, il y a quelques transports de riz de Turin sur Lyon, ce qui ne s'était jamais vu; 40 à 45 voituriers fréquentent ordinairement la route. »

BASSES-ALPES (Dossier 4).

Lettre du Maire de Manosque du 12 août 1812.

Vingt maisons de commission s'occupant d'huile d'olive, vins, soies, laines, amandes, particulièrement en relations avec Marseille, Aix, Avignon; quelquefois avec Lyon et Paris; dans certaines saisons, avec Gap, Embrun et Briançon; « les voituriers étrangers qui fréquentent le plus habituellement cette place sont des voituriers étrangers qui y viennent expressément pour faire leur provision de vins ».

Lettre du Maire de Sisteron du 8 juillet 1812.

« Nous comptons dans cette ville 18 à 20 rouliers qui, lorsque leur commerce particulier ou la culture de leur propriété ne leur donnent pas d'occupation, se disséminent sur les grandes routes et se livrent à l'état de rouliers. »

Lettre du Maire de Barcelonnette du 24 juin 1812.

Deux maisons de commission, dont une en relations avec Grenoble, Coni, Limon, Mondovi, Bra, Saluces, Savilian..... s'occupe des draps du pays, des peaux, des laines pour chapeaux et étoffes... 2 jours et 12 francs le quintal à dos de mulet pour Gap et Coni... 15 à 20 muletiers de la Stura fréquentent Barcelonnette [illegible] dans la ville, 8 muletiers.

VAUCLUSE (Dossier 123).

Lettre du Maire d'Avignon du 24 juin 1812.

..... En 1811 il y a eu 3.001 bateaux de descente par le Rhône, chargés en blé, légumes, farines et autres marchandises, et, pour la remontée dudit Rhône, 1.463 bateaux chargés en sel, vin, eau-de-vie et autres.

BOUCHES-DU-RHONE (Dossier 20).

Lettre du baron de Saint-Joseph, maire de Marseille, du 19 novembre 1811.

Il y a trente et une maisons de roulage : trois créées de 1768 à 1770, deux de 1780 à 1783, une en 1791, deux en 1793, cinq de 1794 à 1796, trois de 1800 à 1802, cinq de 1803 à 1805, dix de 1808 à 1811... « L'on ne doit pas conclure de cette augmentation graduelle du roulage que la masse des expéditions est augmentée..... le manque de moyen de gagner sa vie a fait embrasser avec empressement un état qui n'exige pas de fonds, aussi tombe-t-il dans l'avilissement..... en outre, en temps de paix maritime, la généralité des transports se fait par mer et par le Rhône. »

L'un des principaux objets du roulage sont les cotons de Naples et de Turquie qui passent aujourd'hui par Gênes et Livourne, dont la quantité diminuera par l'effet du transit par les provinces illyriennes.

Il y a un mouvement de 25 à 30 charrettes par jour ouvrable l'un dans l'autre, ce qui donnerait 7.700 à 9.000 voitures par année, du poids de 15 à 30 quintaux.

Lettre du Maire d'Aix du 26 novembre 1811.

Beaucoup d'entrepreneurs de roulage sont d'anciens aubergistes, voire des aubergistes encore en activité.

Les relations principales du roulage d'Aix sont avec Paris, Lyon, Nice, Toulon, le Languedoc, la Haute-Provence connue sous le nom de la montagne.

La première partie des objets du trafic se compose de marchandises récoltées dans le pays, telles que l'huile, les amandes et autres denrées qui s'expédient dans le Nord de la France et dans la Suisse et l'Allemagne. La deuxième est celle des objets de passage tels que

les draps du Languedoc pour Toulon et Nice (cette dernière ville réexpédie sur l'Italie), les parfumeries de Grasse pour l'intérieur de la France, les draperies, merceries, quincailleries qui descendent de Lyon et plus loin pour toutes les villes de consommation, « Aix étant le point central de toutes les routes du Nord et du Midi, est l'entrepôt inévitable de toutes les marchandises ».

Les routes de Nice et de la montagne sont sujettes à de fréquents retards à cause de l'absence de ponts sur la Durance et le Var.

Lettre du Maire d'Arles du 19 *décembre* 1811.

..... Tous les bateaux du Rhône ont plus ou moins de durée, mais les penelles, cizelandes et savoyardes, après avoir fait trois ou quatre voyages, sont vendues à bas prix à Arles et y sont démolies.

VAR (Dossier 122).

Lettre du Maire de Draguignan du 27 *novembre* 1811.

Le commerce de Draguignan expédie en moyenne 7 à 800 voitures.

ALPES-MARITIMES Dossier 6 .

Lettres du Maire de Nice des 7 *août* 1811 *et* 24 *janvier* 1812.

Les principales relations de Nice sont Marseille, Aix, Gênes et Turin.

Sur le Piémont et Gênes, l'on envoie des denrées coloniales, draperies, toileries, bois de teinture; sur la France, des chanvres et du riz.

Il y a très peu de voituriers à Nice, 20 à 25 exploitent les routes de France, 35 à 40 faisant la navette vers le Piémont..... De ce côté, les objets viennent généralement à dos de mulet, sauf en été où ils arrivent sur de petits chariots.

On est obligé d'importer du dehors la viande, la plupart du pain et du vin..... La ville a peu d'industrie : quelques tanneries, 9 filatures de soie occupant pendant trois mois 450 personnes.

Les prix sont par 100 kilogrammes : de 15 francs pour Marseille (8 jours), 25 francs pour Lyon (20 à 22 j.), 37 francs pour Paris (35 à 40 j.), 30 francs pour Gênes en faisant le crochet par Turin (22 j.).

Lettre du Maire de Taggia du 12 août 1812.

« Tant pour le Piémont que le long de la côte, on fait le commerce à mulet jusqu'à ce que la grand'route soit achevée. » Le Maire demande que la route carrossable soit faite par Brigua, préférablement à celle par Vintimille et Breglio.

Lettre du Maire de San Remo du 4 août 1812.

San Remo était autrefois un centre d'expédition assez important vers l'Angleterre, Trieste, les villes hanséatiques et la Baltique..... les vaisseaux danois et hollandais venaient charger les huiles et citrons..... ce commerce est actuellement très réduit, les expéditions se font sur de petits bâtiments pour Gênes, Marseille, les états romains, le Languedoc [1].

DOIRE (Dossier 32).

Lettre du Maire d'Aoste du 19 août 1812.

On commerce avec Moûtiers et avec le Bourg de Saint-Maurice en Valais..... on transporte « les tabacs de la régie impériale que l'on expédie pour le département du Simplon ». Pour la balle de riz de 92 litres, le prix du transport de Verceil à Aoste est de 3 fr. 60, d'Aoste au Saint-Bernard de 2 fr. 50, d'Aoste à Saint-Maurice en Tarentaise 3 francs..... On compte 30 à 40 mulets pour le transport d'Aoste au Grand-Saint-Bernard, autant pour celui d'Aoste au Bourg-Saint-Maurice; 15 à 20 voituriers avec des chariots pour les transports d'Aoste à Turin.

Lettre du Maire d'Ivrée du 16 novembre 1811.

Peu de voituriers : « Les voituriers de la vallée d'Aoste sont ceux qui fréquentent le plus cette ville, tant pour l'apport des produits des usines qui y sont établies que pour le report du sel, tabacs et autres objets de consommation. »

---

[1] Ce serait une étude intéressante à faire que de rechercher les caractères et l'intensité du cabotage qui, en dépit des croisières anglaises, a continué, pendant le blocus, à se faire entre ports méditerranéens.

PO (Dossier 93).

Lettre du Préfet Lameth du 26 mars 1810.

Le Préfet répond à une lettre du Ministre demandant, à la date du 10 août 1809, des détails sur la navigation du Pô : « Une commission a été nommée à cette intention, composée de MM. Barbaroux, président du Tribunal de Commerce; Nigra, vice-président de la Chambre de Commerce; Pertinchanp et Michelotti, ingénieurs; Coli, négociant..... »

Les véritables obstacles à la navigation ne sont pas dans le département du Pô, mais aux moulins de Gabaino (Sesia) et dans le département de la Doire.....

70 bateaux en activité au-dessous de Turin... les marchandises du Bas-Pô arrivent et partent deux fois par mois..... 4 espèces de bateaux, les plus grands ayant 20 mètres de long, 4 mètres de large, 3 mètres de creux et tirant à vide 20 centimètres; ils sont faits de chêne ou de peuplier et peuvent porter 150 quintaux.

Les troupes s'embarquent à Turin jusqu'à Borgoforte, près de Mantoue, sur des bateaux du Gouvernement..... Ces bateaux reviennent à vide par le moyen de stations de chevaux du train d'artillerie qui suivent les rives du Pô par un chemin de halage assez mauvais.

Lettre du Maire de Turin du 29 juillet 1811.

..... Huit maisons de commission : Bonnafous frères, exploitant les diligences, fourgons, messageries accélérées sur Lyon et Paris; Bonnafous neveu; Bertron et Berta, tous deux exploitant la ligne Turin-Milan; Mestrallet et Chausson, tous deux exploitant la ligne Turin-Genève; Barisone, ayant des facteurs à Naples, Lyon, en Italie et en Illyrie; Ferriola et Parosa, seule maison ayant un roulage direct entre Turin et Grenoble.

..... Toutes ces maisons envoient en France les cotons d'Orient venus par l'Illyrie, les soies d'Italie, les chanvres et riz du Piémont, les laines de Naples et des Romagnes; elles importent en Italie les produits manufacturés français et les denrées coloniales..... les voituriers qui fréquentent habituellement Turin sont Milanais, Parmesans, Florentins, Savoyards et Bourguignons; quelques-uns de Nice.

Lettre du Maire de Pignerol du 16 *novembre* 1811.

..... Trafic tout local, deux voituriers par semaine sur Turin; en outre, la ville est fréquentée par quatre voituriers de Saluces, Bra, Chieri, Fenestrelles.

Lettre du Maire de Suse du 19 *novembre* 1811.

..... Six entrepositaires, l'un depuis 30 ans, les autres respectivement depuis 9, 8, 5, 2 et 1 ans.

Ils n'ont de relations qu'avec les maîtres d'entrepôts établis à Termignon et avec ceux de Turin ..... A l'exception de quelques chargements de marchandises voiturées par la diligence, les objets confiés à l'entrepôt consistent en beurre, fromage, riz..... On paie par quintal de marc 2 fr. 25 de Suse à Termignon (plus le droit de barrière); 60 centimes par quintal de marc de Suse à Turin..... Ce n'est que dans la mauvaise saison que les voituriers ont des marchandises à transporter; en été, les transports sont, pour la plus grande partie, directs de Lyon à Turin et réciproquement, sans s'arrêter ou décharger à Suse..... Les voituriers sont pour la plupart du Mont-Blanc avec, en outre, quelques particuliers de Novalaise et la Ferrière..... Les voituriers qui se rendent annuellement dans cette ville sont au nombre de 11 : 4 de Termignon à Suse, 7 de Turin à Suse.

L'établissement du droit de barrière sur le Mont Cenis a porté une diminution très sensible au commerce de cette commune, où les rouliers se rendent plus rarement, notamment ceux de Genève et de la Suisse, préférant passer par le Saint-Bernard[1].

STURA (Dossier 117).

Lettre du Maire de Coni du 18 *juin* 1812.

Cinq maisons de commission, dont l'une est tenue par un ex-commissaire des relations commerciales de la ci-devant République de Gênes, à Nice.

---

[1] Ce commerce par muletiers à travers le Saint-Bernard est un trafic tout local, et pratiquement sans importance. Le Maire de Suse, sans que l'on puisse atteindre les raisons de la chose, donne une note pessimiste; en fait, de très nombreux témoignages, ceux notamment des ingénieurs, sont unanimes à signaler la grande extension prise par la localité « devenue le lieu d'entrepôt de tout le commerce vers la France ». (Lettre du Préfet du Pô, 14 février 1812. Arch. Tur. I. Arch. du Royaume de Sardaigne. Travaux publics. *Route royale de France*. Dossier 12.) D'ailleurs, la lettre du Maire de Termignon, reproduite au dossier du Mont-Blanc, marque combien, l'été suivant, le passage des cotons allait revivifier le roulage local.

Commerce surtout avec Nice qui envoie des huiles et chandelles sur Milan et quelquefois sur Lyon; qui reçoit les farines et le riz que l'on tire de Vercelli. Il y a, par semaine, 15 voituriers pour Nice (ce sont des gens de Limone, Tende, Sospel); 4 pour Gênes (gens de Mondovi et de Bra); 12 pour Turin (de Vercelli, Savigliano, Chivasso); 6 pour Vercelli, 2 pour Lyon (ce sont des Piémontais, mais plus particulièrement des Savoyards).

Lettre du Maire de Mondovi du 7 décembre 1811.

Deux maisons de roulage travaillant surtout avec Turin; quelque peu avec la Rivière ligure, mais les communications sont gênées de ce côté-là, car la route n'est praticable aux chariots que les deux tiers de l'année.

L'on paie 3 francs et 5 francs les 100 kilogrammes de Mondovi à Turin, suivant la qualité des marchandises (grosses ou fines).

« Deux fois la semaine, trois ou quatre rouliers partent et arrivent de Turin; ils font passer de la Ligurie en Piémont les huiles dont ils font eux-mêmes un commerce considérable... à leur retour, ils ramènent le riz du département de la Sesia... En outre, ils transportent les marchandises de toutes espèces, telles que draps, toiles de l'intérieur de l'Empire; elles sont reçues par les rouliers à Turin et, sans prendre de commission, à seule fin de faire travailler leur roulage; ils se chargent de leur transport jusqu'à Mondovi et de les expédier ensuite de cette ville pour tout le littoral de Montenotte et d'une partie de Gênes... ils se chargent aussi d'expédier pour ces lieux et par le moyen de muletiers et sans commission, à condition qu'on se serve de leur roulage de Turin à Mondovi, les grosses toiles du pays, les chanvres et le riz..... Ils travaillaient plus avant la guerre maritime. »

MONTENOTTE (Dossier 11).

Lettre du Maire d'Acqui du 21 novembre 1811.

Il déclare n'avoir aucun renseignement à donner, mais demande qu'on se mette enfin à exécuter la route de Gênes à Acqui décrétée depuis l'an XII et à laquelle on n'a rien fait.

Lettre du Maire de Ceva du 29 novembre 1811.

Depuis la guerre maritime et la guerre de 1796, tout le commerce d'exportation s'est concentré à Turin; il n'y a plus à Ceva que des courtiers tirant du blé du Piémont pour approvisionner la Ligurie.

Ce commerce est ancien, et déjà le Piémont le permettait : les gabelles du Piémont, pour profiter des muletiers qui venaient s'approvisionner de blé à Ceva, établirent un magasin à sels d'expédition à Loano pour faire passer à ce magasin, et d'ici en Piémont, une forte quantité de sels qui leur venaient à meilleur marché que par Nice.

La régie profite encore actuellement de ce magasin de Loano, d'autant que depuis la réunion de la Ligurie à la France et la guerre maritime le commerce des comestibles s'est multiplié au moins par 10; de la sorte, se sont établis dans le pays plus de trente négociants à blé, sans compter les étrangers..... ce blé se tire de Savigliano, Fossano, Bra, Mondovi, le riz se tire de Turin.

Les voituriers qui fréquentent cette place sont ceux de Mondovi, Fossano, Savigliano, Bra..... « Dans cette ville il y a une maison, « Trèves et fils, à Bra », qui ont 12 voitures à 4 roues, conduisant chacune 20 quintaux décimaux; ils ont à Ceva 4 magasins à leur compte et font deux voyages par semaine; ils débitent de la sorte le blé, la farine et le riz aux muletiers de Ligurie qui arrivent et partent journellement d'ici avec plus de 100 bêtes[1]..... on espère que, quand les routes du littoral seront finies, le commerce qui se fait des chanvres du Piémont contre les huiles de la côte ira jusqu'à Marseille et Toulon. »

Lettre du Maire d'Oneille du 21 juillet 1812.

On fait un faible commerce, uniquement à dos de mulet, avec l'ancien Piémont.

On commerce par mer, en huile, avec les principales villes de l'Empire : les navires du port ne suffisant pas, il y a chaque année 150 à 200 petits vaisseaux étrangers..... il y a 20 maisons de commission.

---

[1] Il y a lieu de signaler pour tous ces départements liguriens un très considérable changement introduit par les événements dans le régime des transports. Tout le littoral ligure, extrêmement peuplé, s'alimentait, à la fin du XVIIIe siècle, avec des blés importés de Crimée et de Thrace : il exportait vers les pays de l'Europe occidentale et septentrionale (France, Angleterre, Pays-Bas, Hollande, Allemagne) ses huiles, oranges, salaisons. Tout le commerce se faisait par mer, et la côte, sauf Gênes, n'avait pas de relations avec l'intérieur. Avec l'annexion à l'Empire et le système continental, il fallut faire venir de l'intérieur et plus spécialement de la grande plaine padane les blés et les riz devenus une des bases de l'alimentation. D'où une considérable extension du trafic avec l'hinterland, amenant un parallèle développement des transports terrestres. (Nombreux détails dans les délibérations du Conseil général de Gênes. Arch. Nat. F^{1c} V *Gênes.*)

Lettre du Maire de Port-Maurice du 14 juillet 1812.

..... Même la route du littoral une fois faite, il n'y aura jamais beaucoup de roulage, parce qu'il est bien plus facile de passer par la mer..... on a, pour les huiles d'olives, quelques rapports avec Marseille et Agde et peu avec Gênes.

Le peu de commerce avec le Piémont se fait par quelques muletiers d'Orméa et de la vallée d'Oneille, qui mettent trois jours pour aller à Mondovi où ils déposent leurs charges pour prendre le retour; ils font payer pour ce trajet 10 francs les 100 kilogrammes.

Lettre du Maire de Caressio du 28 juin 1812.

Les communications, assurées par onze entreprises de transports[1] à mulets, portent en Piémont les huiles et les poissons séchés et en rapportent des grains et manufactures.

Outre les muletiers de ce pays, il y en a une cinquantaine chaque semaine qui passent ici venant de la vallée d'Oneille et chargés d'huiles pour le Piémont.

GENES (Dossier 48).

Lettre du Maire de Gênes du 22 juin 1812.

Il y a quatre maisons attitrées pour la commission et le roulage : Charbonnel frères, correspondants des Messageries de France, entrepreneurs des transports de S. A. I. la grande duchesse de Toscane et de la Maison Impériale, existent depuis 15 ans; François-Marie Vignolo et Gaetano Bambilla, depuis 10 ans; Charbonnel et Astruc, depuis 2 ans.....

Les Charbonnel frères, en qualité de correspondants des Messageries de France, ont leurs relations principales avec toutes les villes de l'Empire, du Royaume d'Italie, de l'Allemagne et Naples. Les trois autres maisons avec Nice, Lyon, Milan, Turin, Livourne, Florence et Parme.

L'activité de ces maisons se porte sur toutes espèces de marchandises : cotons, laines, chanvres, tuileries, draperies, drogueries, plomb, fer, cuivre.

Les prix des transports sont très variés et réglés sur l'abondance des marchandises; ils sont très élevés depuis un an à cause des nom-

---

[1] Ces onze entreprises de transport sont évidemment de toutes petites maisons de roulage muletier.

breuses provisions de chanvres et de grains tirés du Royaume d'Italie pour le Midi de la France; les délais de transport sont variables suivant l'intensité du trafic.

Les voituriers sont en temps ordinaire originaires de Polcevera, de Gavi, de Novi, de la vallée du Bisagno et de Sestri du Levant; quand il y a urgence, il en vient également de Pozzolo, Acqui, Carmagnola et Serravale.

Gênes étant un port de mer et fournissant tous les départements du Midi et circonvoisins, il est difficile d'indiquer la moyenne des charrois : « On peut calculer 1.200 voitures environ faisant chacune 15 à 20 voyages par an. »

Pour Nice (transport en 6 jours), 28 francs les 100 kilogrammes; pour Turin (6 jours), 12 francs; pour Milan (6 jours), 12 francs; pour Parme (8 jours), 15 francs; pour Florence (9 jours), 30 francs; pour Livourne et Pise (7 jours), 28 francs; pour Novi (2 jours), 6 francs.

« Mais ces prix atteignent le double et même le quadruple lors de l'abondances des grains, chanvres et cotons. Les prix seraient plus bas et plus stables si la route de Nice à Livourne par Gênes était complètement faite..... Quelquefois, les formalités de douane et d'octroi doublent le temps nécessaire aux transports. »

Lettre du Maire de Novi du 9 juillet 1812.

Six maisons de commission créées en 1795, 1801, 1804, 1806, 1811, 1812..... Relations principales avec Gênes, Turin, Lyon, Parme, Plaisance, Bologne, Pavie, Milan, Ferrare, Lodi, Bergame, Brescia, Venise, Trieste et Alexandrie..... Objets du trafic : mercerie, liquides, objets coloniaux, cotons, soies, cuirs, chanvres, toiles, froments et diverses autres marchandises.

Conditions du transport : pour Lyon (transport en 12 jours), 27 francs les 100 kilogrammes; pour Milan (4 jours), 6 francs; pour Ferrare (12 jours), 16 francs; pour Trieste (16 jours), 27 francs; pour Turin (3 jours), 4 fr. 50; pour Alexandrie (1 jour), 1 fr. 50; pour Parme (7 jours), 7 francs.

« Le nombre des voituriers qui se rendent annuellement[1] à la

---

[1] « Annuellement » est ici pour ordinairement. Très peu de maires ont correctement répondu à la question posée par l'Administration supérieure en ce qui touche le nombre des voitures. Il aurait fallu, en effet, ou indiquer la moyenne ordinaire des voituriers fréquentant la place, et, en outre, le nombre moyen de voyages faits par eux dans un temps donné (une année) ; ou indiquer le chiffre global des allées et venues des charroyeurs pour un laps de temps donné (une année par exemple). Beaucoup de réponses n'ont pas su choisir; d'où le caractère un peu inconsistant de tous ces chiffres.

place de Novi peut s'élever à 250 muletiers et à 100 charretiers. Quand le prix du transport est plus haut, il y a un plus grand nombre de voituriers, comme il est arrivé dans les mois précédents où il y avait beaucoup de blé et de marchandises en route et où tout le monde faisait le voiturier. »

MARENGO Dossier 72.

Lettre du Maire d'Alexandrie du 6 juin 1812.

Il y a deux maisons de commission : la première est la plus ancienne maison de commerce de cette ville, qui a établi un bureau de commission et de roulage depuis la mise en activité des lois françaises en Piémont; elle en a établi à Gênes et à Parme où il n'en existait pas lors de la réunion de ces pays à l'Empire[1]; l'on importe de France des produits manufacturés, des effets militaires et des drogueries, l'on paie pour Turin 4 francs par 100 kilogrammes et pour Plaisance 5 fr. 50.

Les voituriers sont des Piémontais ou des gens de Voghera et de Plaisance; la ville est fréquentée annuellement par plus de 200 de ces voituriers.

Sur le Tanaro, il y a une cinquantaine de bateaux allant à Pavie et Valence et ne portant guère que des bois et des grains; ce sont des bateaux plats de 20 mètres sur 8, pouvant charger 8 à 10.000 kilogrammes et durant six années; ils sont conduits par deux hommes que l'on paie 2 francs à 2 fr. 50 par jour chacun.

Lettre du Maire de Valence du 28 août 1812.

Il n'y a dans la ville aucun commerce de transit.

Seulement, en 1810 et un peu en 1812, il y a eu introduction d'un nombre considérable de grains venus de l'étranger et en partie réexportés sur Alexandrie, Asti et Turin par des voituriers du pays : « Ces voituriers ne sont que des blattiers qui travaillent régulièrement pour leur compte particulier à conduire aux marchés de l'Empire différentes espèces de blé et de riz. »

Il n'y a pas de bateaux de commerce, mais les marchands de Milan envoient à l'embouchure du Tessin des bateaux pour faire des char-

---

[1] La grosse importance donnée par le régime français à Alexandrie explique que cette ville joue, en matière de maisons de commission, le rôle de centre par rapport à Parme.

gements de vin; ils paient, jusqu'à Pavie, 25 lires de Milan pour chaque tonneau contenant environ 20 hectolitres de vin.

Lettre du Maire de Casal du 5 août 1812.

Il se plaint de l'isolement de sa ville entre d'une part la route de Vercelli à Plaisance et d'autre part la route d'Asti à Alexandrie; il déclare que le roulage manque complètement : « Si l'on effectuait la route projetée de Casal à Asti par Moncalvo, elle faciliterait beaucoup les transports de Savone à Milan, vivifierait le commerce intérieur de cet arrondissement, commerce entravé maintenant par le mauvais état des chemins les deux tiers de l'année, à cause du terrain argileux et tuffacé. »

Il est à remarquer que quelques-uns des riches propriétaires sont accoutumés à tirer d'eux-mêmes et régulièrement de Gênes, Turin, Lyon et autres villes de l'Empire les marchandises pour leur famille (surtout les draps, toileries et étoffes)..... Il y a 80 voituriers qui font 10 à 12 voyages par an... en outre, pour les fortifications d'Alexandrie, il faut compter par semaine 40 chariots de chaux.

Lettre du Maire d'Asti du 26 août 1812.

Il y a quatre rouliers qui font le service sur Turin et Alexandrie; ils prennent 3 fr. 70 les 100 kilogrammes pour chacune de ces directions.

Il y a deux marchés par semaine, très abondants en grains et en vins; ces jours-là, il vient dix à douze rouliers de Carmagnola et de Coni.

Il n'y a pas de navigation sur le Tanaro, « le fleuve mangeant les chemins de halage »; il n'y a pas encore de ponts sur les rivières que l'on a à traverser pour aller sur Alexandrie.

Lettre du Maire de Moncalvo du 9 septembre 1812.

Quarante à cinquante voituriers fréquentent hebdomadairement la ville... ils transportent les savons, soies, cuirs, grosses toiles, blé, maïs, vins, pieux de canas pour faire les peignes servant à la fabrication des étoffes, volaille, œufs, truffes.

Lettre du Maire de Balzola du 15 septembre 1812.

Ce Maire ne répond à aucune des questions posées, mais fait, en s'en excusant, une digression sur la malfaisance des rizières très développées dans la contrée : « Le nombre des petits commerçants diminue de jour en jour à cause de la multiplication effrayante des rizières qui, entre autres maux innombrables, rendent les prairies

marécageuses et les herbes insalubres, si bien que les chevaux comme tous les êtres vivants en dépérissent.

« Exerçant la médecine depuis trente ans, j'ai dû observer, comme tous les collègues, les variations de climat, les dégradations de l'espèce humaine, du bétail, la destruction de tous les arbres fruitiers, blés, lin, raisins, légumes, emportés par les brouillards et les grêles qui étaient si rares autrefois dans le climat et qui, très fréquents aujourd'hui, menacent à une partie de l'Italie septentrionale le sort qui est arrivé à l'Egypte et autres contrées qui ont eu l'imprudence d'introduire cette culture malfaisante.

« Je vis au milieu de cadavres..... dès que cette occasion s'est présentée, j'ai cru mon devoir d'offrir en tribut mon expérience et mes observations contre les sophismes d'une poignée de particuliers distributeurs des eaux qui ruinent l'Etat et des millions d'hommes [1]. »

APENNINS (Dossier 7).

Lettre du Maire de Chiavari du 13 novembre 1811.

Les principales relations de Chiavari, Parme et Plaisance pour les grains, Crémone pour les lins, Gênes pour différents objets.

De Plaisance et Parme à Chiavari, on paie d'ordinaire 12 et 15 francs le quintal; le prix varie beaucoup d'ailleurs suivant l'intérêt que les muletiers trouvent dans le commerce des grains.

Il y a 60 muletiers ayant 350 bêtes et faisant le voyage plusieurs fois l'an.

Lettre du Maire de Sarzane du 22 novembre 1811.

On commerce avec Turin, Gênes, Parme..... Il se fait aussi, par le soin des muletiers parmesans et sans l'intermédiaire des maisons de Sarzane, un transit de riz de Parme à Pietrasanta et d'huiles de Pietrasanta et environs à Parme.

---

[1] On a cru pouvoir reproduire cette réponse du Maire de Balzola à la fois parce qu'elle fournit un bon exemple des digressions que beaucoup de maires de petites villes ont faites au lieu et place des renseignements sollicités, et aussi parce que ce fait de la multiplication des rizières est très caractéristique à ce moment dans certains départements de l'Italie française (il en va de même dans la Sesia). Causée par la demande persistante de denrées alimentaires faite par les départements liguriens, approvisionnés avant le blocus par le blé de Thrace et de Russie, cette extension, tout au bénéfice des grands propriétaires, alimentait de très grosses spéculations sur les récoltes, spéculations dont Gênes, Vercelli, Turin étaient le centre.

TARO (Dossier 112).

Lettre du Maire de Parme du 7 juillet 1812.

Il y a à Parme cinq maisons de commission établies depuis 25 à 30 ans, en relation avec Rome, Florence, Livourne, Gênes, Turin, Milan, Bologne et Paris; la place de Parme doit être regardée comme place de commerce d'une classe inférieure et les commissionnaires sont soumis aux conditions variables qui leur sont imposées par les correspondants des places principales..... 30 à 40 voituriers fréquentent annuellement la place.

Lettre du Maire de Plaisance du 10 août 1812.

Il y a trois maisons de commission établies en 1760, 1770 et 1804, ayant leur relation avec Milan, Bologne, Turin, Gênes, et pour l'une d'entre elles avec l'Allemagne et la Prusse. L'on paie, de Plaisance au Havre, 82 francs par 100 kilogrammes (55 j.); pour Amsterdam, 94 francs (80 j.); pour Aurillac, 79 francs (60 à 65 j.).

Une seule maison entretient des voitures à ses propres frais; il vient annuellement 17 à 18 voituriers, y compris ceux de la rivière de Gênes.

Il existe une maison d'expédition pour le transport sur le Pô, maison ayant succédé, en 1765, à d'autres plus anciennes; elle possède 12 barques, dont 6 ont 20 mètres sur 6; les plus grandes sont montées par 6 hommes rémunérés par voyage, les deux chefs ayant 10 francs, les autres 7 fr. 50 par voyage, la nourriture étant en plus..... ces barques remontent des denrées coloniales provenant des ports de l'Adriatique.

Vu, le 15 avril 1920.

Le Doyen de la Faculté des Lettres
de l'Université de Paris,
FERDINAND BRUNOT.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER:

Le Recteur
de l'Académie de Paris,
P. APPELL.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Bibliographie critique	7
Première partie de la bibliographie	10
Deuxième partie de la bibliographie	50
Bibliographie des travaux imprimés	70
Annexe : Documents de l'enquête de 1811 sur le roulage	77
L'enquête de 1811 sur le roulage	77
Documents de l'enquête	88

710598

University of Briti

UBC/SSD
REFERENCE

LIBRARY
USE
ONLY